

Wüstenmaus

Winziger Geländewagen der japanischen Motorradfirma Suzuki.

Fragen Sie mich nicht, wieviel wir davon verkaufen können, fragen Sie mich lieber, wieviel die Japaner liefern können, denn darauf kann ich Ihnen klar antworten – zu wenig.“

So optimistisch sieht Manfred Baecker, 44, Marketing-Mann der deutschen Vertriebsgesellschaft des japanischen Motorradproduzenten Suzuki in München, das Geschäft der achtziger Jahre.

Suzuki Deutschland will vom 1. Januar 1980 an auch mit den vierrädrigen Produkten seines fernöstlichen Zulieferers Gewinn einfahren, unter

denen sich ein Mini-Geländewagen mit Allradantrieb als potentieller Verkaufschlager ausmachen ließ.

„Das Ding ist maßgeschneidert für den Freizeitmarkt der Zukunft“, führt Baecker seine optimistische Prognose weiter. Otto de Crignis, 38, Eigner von Suzuki Deutschland und einer British Leyland-Vertretung in München: „Wir sind mit Rover seit zehn Jahren in diesem Geschäft und wissen ganz genau, was da im Moment läuft.“

Das Auto, von dem sich das Münchner Management herr-

liche Zeiten verspricht, ist denn auch durchaus in der Lage, diese zu bescheren. Denn der Suzuki LJ 80 wendet sich an eine bislang dar-bende Zielgruppe.

Zu einem Preis von rund 12 500 Mark macht das Geländeauto ein Mitschwimmen auf der aktuellen Allradwelle erschwinglich. Überdies gilt es, nur 800 cm³ zu versteuern und 40 PS zu versichern.

Der Spaß am Geländespiel wird damit auch jener Mehrheit zugänglich, die nicht das Glück hatte, ein Landgut zu erben.

Dieses erfreuliche Angebot übrigens macht der japanische Motorrad-Konzern seit einigen Jahren. Nur absolvierte das Allradauto den ersten Teil seiner Karriere mit einem Dreizylinder-Zweitaktmotor hauptsächlich daheim und in Entwicklungsländern.

„Eine wirklich ausgereifte Konstruktion“, lobt Shigeru Hashimoto, Export-Manager im Suzuki-Stammwerk in Hamamatsu, diesen Verkaufsartikel, der nun durch einen Vierzylinder-Viertaktmotor auch für die Kundschaft in USA und Mitteleuropa genießbar gemacht wurde. ▽



Allesüberwinder im Mini-Format: Suzuki-Geländeauto mit Allrad-Antrieb

Die japanischen Stylisten besannen sich beim Entwurf des kleinen Geländeaautos auf das früher einmal landestypische Kopiertalent und orientierten sich stark am Ur-Jeep der vierziger Jahre.

Die Münchner Außenstelle versuchte das bei der Namensgebung zu unterstreichen und taufte das Auto für den deutschen Markt auf den Namen Jipsy. Kommentar von Manfred Baecker: „Mit

Kunststoff. Nur die umlegbare Windschutzscheibe aus Verbundglas ist noch in Stahlblech gerahmt.

Die europäische Ausführung wird übrigens grundsätzlich mit einem gepolsterten Überrollbügel geliefert, der auch als Anlenkpunkt für die Automatikgurte dient.

Ein gewisses Maß an Sicherheit wird auch den kleinen Besitztümern des Eigners zuteil: Das Handschuhfach

ist abschließbar, der Tankdeckel übrigens auch. Die Instrumentierung des Jipsy beschränkt sich auf einen Tachometer sowie eine Anzeigeeinheit für Wassertemperatur und Tankinhalt.

Die beiden vorderen Insassen finden im kleinen Suzuki annehmbare Platzverhältnisse vor. Daß sie mit kunststoffbezogenen Sitzen vorliebnehmen müssen, sollte sie nicht grämen. Bei einem offenen Strapazierauto läßt

sich schwerlich eine zweckmäßigere Lösung realisieren.

Wer in den Fond des Wagens gebeten wird, muß sich mit einer spärlich möblierten Ladefläche begnügen. Und die beiden erlaubten Heckpassagiere sollten schon eine reichliche Portion Off Road-Enthusiasmus mitbringen, wenn ihnen ein längerer Ausflug bevorsteht.

Der wassergekühlte Vierzylinder von Suzuki läßt klar

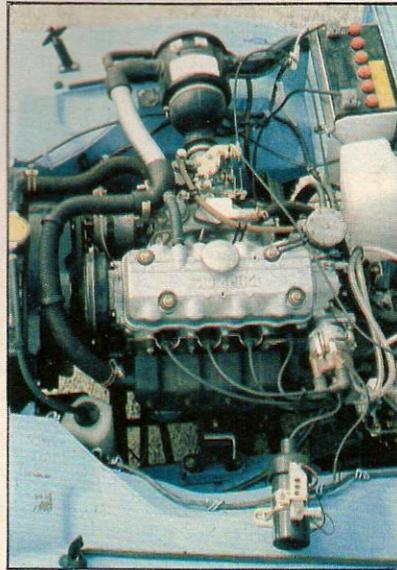
Karosserie: nach klassischem Vorbild

langem i gesprochen, hört sich das wenigstens so ähnlich wie Jeep an.“

Die mit einem Kunststoffgrill garnierte Stahlblech-Karosserie zeichnet sich allerdings nicht nur durch ihre originalgetreue Formgebung, sondern auch durch winzige Abmessungen aus.

Das Auto ist ohne Reserve-rad kürzer als ein britischer Mini und mit dem fünften Rad am Heck auch nur ganze 3185 mm lang. Die Breite bleibt mit 1395 mm ähnlich bescheiden. Dafür geriet die Höhe um so stattlicher. Mit aufgespanntem Stoffverdeck überragt der Jipsy den Erdboden um die knappe Manneshöhe von 1,70 Meter.

Die Ausführung der Karosserie läßt an Einfachheit nichts zu wünschen übrig. Bis zur Gürtellinie sind die Passagiere von nacktem Blech umgeben. Weiter oben finden sie bei geschlossenem Verdeck außer dem Gestänge hauptsächlich Segeltuch vor. Sogar die Türen sind von textiler Machart; Rück- und Seitenfenster bestehen aus durchsichtigem



Suzuki LJ 80-Merkmale: moderner Vierzylindermotor, spartanisches Cockpit. Die Karosserie orientiert sich am amerikanischen Ur-Jeep der vierziger Jahre. Ein Sturzbügel und ein Stoffverdeck zählen zur Serienausrüstung, Türen gibt es gegen Aufpreis.



Fahrbericht

Suzuki LJ 80

erkennen, daß im gleichen Hause aufwendige Motorradtriebwerke entstanden sind.

Triebwerk: moderner Motorenbau

Die Konstrukteure jedenfalls ließen sich von dem für

untergebracht, der Antrieb obliegt einem Zahnriemen. Die einzelnen Nocken betätigen über Kipphebel die V-förmig angeordneten Ventile.

Die inneren Abmessungen des Aggregats wirken wie aus dem Zwergenreich. Die vier Zylinder haben eine

Technische Daten

Suzuki LJ 80

MOTOR

Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 62,0 x 66,0 mm, Hubraum 797 cm³, Verdichtungsverhältnis 8,7 : 1, Leistung 29 kW (40 PS) bei 5500/min, spezifische Leistung 36,9 kW/L (50,2 PS/L), maximales Drehmoment 60 Nm bei 3500/min, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle durch Zahnriemen angetrieben, über Kipphebel betätigte, V-förmig hängende Ventile, Wasserkühlung mit Thermostat und Pumpe, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 3,0 L, Horizontal-Einfachvergaser, 40 L-Kraftstofftank im Heck, Batterie 12 V 42 Ah, Drehstromlichtmaschine.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Allrad-Antrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Zwischengetriebe, Übersetzungen: I. 3,182, II. 1,875, III. 1,238, IV. 0,88, R. 2,727, Zwischengetriebe 2,10, Achsantrieb 6,19 : 1.

FAHRWERK

Kastenrahmen mit Traversen und mittragendem Aufbau, vorne und hinten Starrachse mit Blattfedern und Teleskopstoßdämpfern, Kugelumlauflenkung, hydraulische Zweikreisbremse, vorne und hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Diagonalreifen 6.00-16 4PR.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 1930 mm, Spur 1190/1200 mm, Außenmaße 3185 x 1395 x 1840 mm, Leergewicht 740 kg, zulässiges Gesamtgewicht 990 kg, Zuladung 250 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 110 km/h

RICHTPREIS

Suzuki LJ 80 ca. DM 13 500,-

Importeur: Suzuki Deutschland, Ingolstädter Straße 61 D, 8000 München

eine Wagenmaschine kleinen Hubraum nicht davon abhalten, brillante und teure Technik anzuwenden.

Die Kurbelwelle ist im Graußgehäuse fünffach gelagert, alle Kurbelwangen besitzen Gegengewichte. Am vorderen Ende der Welle befindet sich eine Sichelpumpe zur Aufrechterhaltung des Ölkreislaufs.

Die Nockenwelle wurde im Leichtmetall-Zylinderkopf

Bohrung von jeweils 62 mm, der Kolbenhub läßt es mit 66 mm bewenden. Daraus ergibt sich das bescheidene Arbeitsvolumen von 797 cm³.

Gemessen an dieser Größe ist die Leistungsausbeute durchaus respektabel. Bei 5500/min kommen immerhin 40 PS (29 kW) zustande, und ein Drehmoment von 60 Nm stellt sich bei 3500/min ein.

Um jedem Rad im Höchstfall zehn Pferdestärken zu-

Fahrbericht

Suzuki LJ 80

kommen zu lassen, treibt Suzuki einigen Aufwand. Die erste Stufe der Weiterverarbeitung übernehmen eine Einscheiben-Trockenkupplung und ein vollsynchronisiertes Vierganggetriebe.

Kraftübertragung: nach bewährtem Schema

Dem schließt sich ein zwei-stufiges Verteilergetriebe an. Mittels eines zweiten Schalthebels können ein kürzerer Geländegang eingelegt und der Vorderradantrieb zugeschaltet werden.

Vom Zweitgetriebe aus wird die Kraft über zwei Kardanwellen zu den beiden blattgefederten Starrachsen geleitet, in denen sich zwei herkömmliche Differentiale ohne Sperreinrichtung um eine gerechte Verteilung des Drehmoments bemühen.

auto motor und sport fuhr den Jipsy in Japan und Jugoslawien und entdeckte dabei mehr als ein hübsch gemachtes Spielzeug.

Der moderne Vierzylinder-motor enttäuscht nicht. Er springt spontan an und läuft kultiviert und seidenweich. Trotz der bescheidenen Leistung bringt er das nur 740 kg schwere Auto zügig in Schwung, bis bei 80 km/h der vierte Gang eingelegt wird und der Luftwiderstand die Oberhand gewinnt.

Von da an geht's behäbig weiter, und nach einer Weile kann sich der Fahrer darüber freuen, daß die Tachonadel auf die Zahl 100 zeigt.

Das Antik-Fahrwerk verkraftet diesen Geschwindigkeitsbereich mühelos. Der Suzuki Jipsy läuft trotz des winzigen

Radstandes von 1930 mm artig geradeaus. Und die Lenkung läßt nie das indifferente Gefühl einiger anderer ähnlich gebauter Allradwagen aufkommen.

Bleifußbegabte Fahrer können in der Kurve eine ebenso frühe wie heftige Neigung zum Übersteuern registrieren – um sie alsbald zu genießen, zumal gefährliche Tempoexzesse dem Jipsy gänzlich fremd sind.

Weit größeres Fahrvergnügen noch erwartet den Suzuki-Piloten abseits der Straße, wo dieser kleinste aller Allradler mit seinem winzigen Motor, seinen alt-ehrwürdigen Achsen und seinen reichlich dimensionierten Geländereifen (6.00-16) erstaunliche Kletterübungen durchführen kann.

Fahreindruck: gemächlich, aber kletterfreudig

Beim Überwinden harter Hindernisse und bedrohlicher Steigungen stellt sich der kleine Jipsy mindestens so begabt an wie ein ausgewachsener Kollege. Die kurze Übersetzung im Geländegang, die großen Räder, die reichliche Bodenfrieheit und auch der knapp bemessene Radstand helfen über das Größte hinweg.

Fast noch erstaunlicher aber ist das Verhalten des Jipsy in jenen kritischen Situationen, wo die Entscheidung zwischen Durchdrehen und Durchkommen fällt. Der Allrad-Suzuki löste das Problem immer auf die sanfte und richtige Weise. Vielleicht, weil er einfach zu schwach ist, sich mit seinen dicken Reifen einzugraben.