Nr. 1 Januar '80

DM 5 / SFR 5,50 / ÖS 40 / LFR 90 B 6022 EX

OFF ROAD

Magazin für die Freizeit auf Rädern

Erstmals im Doppel-Test!

Suzuki LJ 80: Der Seriendünne & Der Superbreite

Wichtig: Schneeketten
Nützlich: Fahrspartips
Eiskalt: Skikjöring
Teuer: Pinzgauer Special
Abenteuer: Afrika

Die Serienmaus

und was Sie daraus machen können

OFF ROAD Test

Suzuki LJ 80

Was ist denn nun dran am Suzuki LJ 80? Ist er wirklich so sparsam, wie schreibende Fahrer, die ihn nie gemessen haben, schrieben? Wen steckt er mit seinen knappen 40 Pferden im Gelände alles in die Tasche? Und läuft er tatsächlich 110 km/h? In der Ebene? Eine Welle des Wohlwollens hat den kleinen Suzuki, der einst im Mai '79 auf den Namen Jipsy hörte, die erstaunlichsten Eigenschaften zugespült. Überprüft hat das bislang niemand. Denn Suzuki Deutschland hat nicht einen einzigen Testwagen zur Verfügung. Für Messungen. Damit OFF ROAD-Leser die ersten sind, die mitreden können, hat sich Kasimir Kardan gleich zwei Suzukis besorgt. Der eine fast serienmäßig brav. Der andere fast unwiderstehlich attraktiv. Hier ist der Bericht über das Auto, dem das Karosseriewerk Karman den Namen Jipsy aberkennen will (weil die Karmänner sich vor Jahren den Namen Gipsy schützen ließen).

LJ TOUR

Es machte Holterdipolter-werkommtdennda. Auf der Presseschau von Suzuki Deutschland. Im Mai 1979.

Seitdem ist ein dreiviertel Jahr ins Gelände gezogen. Offiziell gibt es den Suzuki noch immer nicht zu kaufen. Aber grau gibt's ihn in allen Farben. Zwei Dutzend Händler bieten ihn bereits seit Monaten zu Tiefstpreisen an. Eingekauft nicht im japanischen Mutterland, sondern bei europäischen Nachbarn – meist beim belgischen. Inzwischen sind dort die Geländezwerge mit dem Riesenimage ähnlich mühsam aufzutreiben wie ein flämischer Bauernschrank von 1785.

Verständlich, daß die rührigen Münchner Suzuki-Mannen an so richtigen Berichten über ihre mächtige Wundermaus überhaupt nicht interessiert sind. Mit dem Verkaufen fangen sie erst im „Januar" oder „Februar" oder im „März" an. Das weiß niemand so genau. Es kann auch April werden.

Da ist es dann doch an der Zeit, finde ich, daß wir uns gemeinsam einmal anschauen, ob sich dieser Drang zum Suzuki tatsächlich lohnt. Die überbordenden Freudenspritzer vom maiblauen Presseauftrieb hatten immerhin so verheißungsvolle Sätze in die deutschen Zeitschriften hineingeschleudert wie den vom „niedrigen Verbrauch von nur 7 l" und von einer „Höchstgeschwindigkeit von über 110 km/h".

Über den Daumen gepeilt

Wem derartig das Wasser im Mund zusammengetrieben wird, mit Fakten, die keine sind, der nimmt dann eben auch für bare Münze, daß nur „im Stillstand der Allradantrieb zugeschaltet werden" kann. Ach wirklich. Oder nicht wirklich? Wirklich nicht.

Nun prüfen Sie all das mal nach, wenn der offizielle Importeur keine Autos hat. Frage an den Kandidaten: was tun? Richtig, die richtige Antwort lautet: zu einem vom offiziellen Importeur autorisierten Händler gehen. Wenn Sie Pech haben – und die Wahrscheinlichkeit ist groß –, dann steht dort auch kein Suzuki.

Aber Sie haben natürlich Glück und öffnen die richtige Tür. Nämlich die Tür zur Werkstatt vom Geländewagen-Shop in Völklingen. Da stehen gleich ein paar von den Wundersusis herum. Die stehen nicht da, weil die Völklinger sie in Ermangelung offizieller Suzukis grau importieren. Das kann sich ein autorisierter Händlerbetrieb gar nicht leisten.

Die Suzukis drängeln sich dort, weil die Völklinger über das größte Arsenal von Suzuki-Zubehör in Deutschland verfügen. Von 8×15-Zoll-Felgen über L60–15-Breitreifen bis zu Frontschutzgittern und Astabweisern eigener Produktion. Und alles ist TÜV-sicher im Kraftfahrzeugschein einzutragen. Da gibt's keine illegale krumme Schraube.

So kommen sie dann gen Völklingen gezogen, die Handelsleute aus den deutschen Landen, die autorisierten und die grauen. Und die Privatkunden, die dem inneren Drang nicht widerstehen konnten und sich aus vielfältigen Quellen mit einem Suzuki versorgten. Nun wollen sie sich an dem Anblick laben, den die mächtige Supermaus aus dem Geländewagen-Shop bietet. Was heißt hier Anblick. Das ist die ganz professionelle Show, die manch einem renommierten Hotel zu Las Vegas, USA, glattweg das Licht ausknipst.

Wenn Sie das Dargebotene so auf sich wirken lassen, mischt sich in die unverhoffte Freude auch ein wenig Trauer. Trauer beileibe nicht über die feinen Kleinen. Trauer über einen weinerlichen Bericht in einer Autozeitung, worin darüber Klage geführt wird, all die schönen Dinge, die Suzuki Deutschland für Presseleute und IAA-Besucher an ihre Geländeautos geschraubt hat, werde man niemals auf deutschen Straßen sehen. Wegen dem TÜV und der nicht vorhandenen Allgemeinen Betriebserlaubnis. Alles falsch,

Lesen Sie weiter auf Seite 18

SB-P 370
LJ TOUR

Suzuki im Wunderland.
Im Schneematsch und Schlamm ordnet sich
ein alter Spruch neu:
die Kleinsten werden die Größten sein.
LJ TOUR

Auf einen Blick: Suzuki LJ 80

TECHNISCHE DATEN

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor; Hubraum 797 ccm; Bohrung × Hub 62 × 66 mm; Verdichtung 8.7:1; Leistung 29.4 kW (40 PS) bei 5500 U/min; Leistungsgewicht 28.1 kg/kW (20.6 kg/PS); maximales Drehmoment 6.1 mkg bei 3500 U/min.

Obenliegende Nockenwelle über Zahnriemen angetrieben, hängende Ventile, fünffach gelagerte Kurbelwelle; Ölinhalt 3.0 l; Ölfilter im Hauptstrom; Wasserkühlung 3.8 l; Vergaser Mikuni 32 PHD; 40-l-Benzintank; Batterie 12 V, 35 A/h.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb; zuschaltbarer (während der Fahrt) Vorderradantrieb; vollsynchronisiertes Vierganggetriebe; Übersetzungen: 1. Gang 3.835, 2. Gang 2.359, 3. Gang 1.543, 4. Gang 1.0, R 4.026; Zwischengetriebe Straßengang 1.563, Geländegang 2.571; Achsantrieb 4.556:1; Gesamtuntersetzung 1. Gang im Geländegang 44.2:1, in dieser Untersetzung maximales Drehmoment an jedem Rad 68.5 mkg bei einer Geschwindigkeit von 10.3 km/h.

Fahrwerk

Kastenrahmen mit drei Quertraversen; Starrachsen vorn und hinten an Halbelliptikfedern; vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer; vorn und hinten Trommelbremsen, hydraulisch betätigt; Handbremse auf hintere Kardanwelle wirkend; Felgen (Serie) 5 × 16, auf Wunsch 5.5 × 16, 6 × 16, 8 × 15; Reifen (Serie) 6.00 – 16, auf Wunsch 105 – 16, L 60 – 15; Reifendruck 1.2/1.2 bar.

Abmessungen

Radstand 1930 mm; Spur vorn/hinten (Serie) 1200/1200 mm, mit L 60 – 15-Reifen 1270/1270 mm; Länge 3170 mm; Breite (Serie) 1395 mm; mit Kotflügelverbreiterung 1465 mm; Höhe 1668 mm; Wendekreis 9.8 m; Bodenfreiheit vorn/hinten an den Differentialen 235/236 mm; Innenhöhe über Vordersitz 962 mm, über Klappsitz hinten 720 mm; Sitztiefe vorn 405 mm; Innenbreite vorn/hinten 1125/1015 mm; Ladefläche bis Vordersitz 910 mm; Ladeflächen-Breite zwischen Radkästen 770 mm; Hecköffnung 950 mm hoch, 1050 mm breit; Ladehöhe 740 mm.

Gewichte

Leergewicht vollgetankt 825 kg (mit Faltverdeck ohne Extras); 955 kg (mit Faltverdeck mit Extras); 845 kg (mit Festaufbau ohne Extras); zulässiges Gesamtgewicht 1150 kg; Zuladung (je nach Ausrüstung) zwischen 325 und 195 kg. Anhängelast gebremst 600 kg, ungebremst noch nicht festgelegt.

MESSWERTE

(mit Faltverdeck, Extras und Breitreifen)

Beschleunigung

In Sekunden aus dem Stand auf tatsächliche Geschwindigkeit, vollgetankt, eine Person

0– 80 km/h	9.5 s
0– 90 km/h	18.5 s
0–100 km/h	27.6 s

Höchstgeschwindigkeit 100.4 km/h (Motordrehzahl 5400 U/min) bei Kilometerstand 3900.

Tachometerabweichungen

Tachometer-Anzeige	Tatsächliche Geschwindigkeit
80	77.3 km/h
90	86.5 km/h
100	94.7 km/h

Wenn der Kilometerzähler 100 zurückgelegte Kilometer anzeigt, sind tatsächlich 102 Kilometer gefahren worden. Alle Verbrauchsangaben beziehen sich auf die tatsächlich zurückgelegten Strecken.

Verbrauch

Stadtverkehr	9.8 l/100 km
Landstraße, Schnitt 70 km/h	10.7 l/100 km
Autobahn, Vierradantrieb, Schnitt 88.9 km/h	11.5 l/100 km
Autobahn, Hinterradantrieb, Schnitt 89.5 km/h	11.5 l/100 km
Testverbrauch Gelände	12.4 l/100 km
Testverbrauch Straße	10.1 l/100 km

PREISE

Es gibt zur Zeit noch keine Preise, die von Suzuki Deutschland festgesetzt sind. Die freien Importeure bieten zwischen 10.990 und 12.800 Mark an.

Alle folgenden Preise sind Zirkapreise des Geländewagen-Shops, Danziger Straße 11, 6620 Völklingen, Telefon 06898/22038:

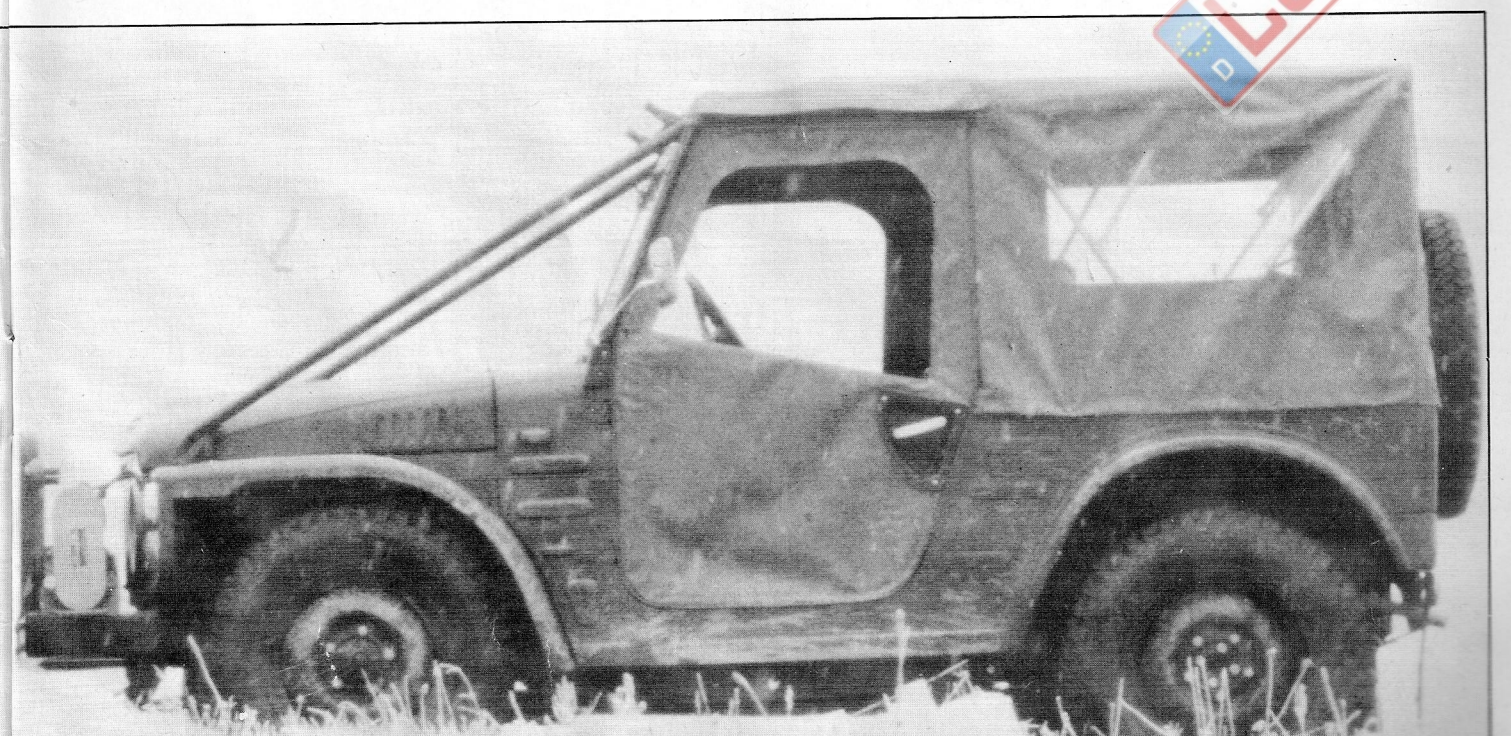
Verbundglasscheibe, inkl. Montage	DM	125,–
Königsitze Typ K 110 Skai, Stoffbezug 10% Aufschlag	DM	528,–
Konsolenbausatz für Königsitz	DM	38,–
H 4 Fernscheinwerfer mit Gitter, Paar, inkl. Montage	DM	155,–
Astabweiser, inkl. Montage	DM	320,–
Frontgitter, inkl. Montage	DM	395,–
Spezialstoßstange, inkl. Montage	DM	395,–
Anhängekupplung, inkl. E-Satz und Montage	DM	575,–
Homag-Winde 3 t, inkl. 25 m Kabel und Fernbedienung	DM	3050,–
Halterung für Winde	DM	200,–
Teppichboden, vorn und hinten, erste Qualität	ca. DM	1000,–
Teppichboden, vorn und hinten, leichteres Garn	ca. DM	500,–

Hersteller

Suzuki Motor Co. Ltd. 300, Takatsuka, Japan

Importeur

Suzuki Motor-Handels-GmbH Deutschland, Ingolstädter Straße 61d, 8000 München 46, Telefon 089/381071



In den leicht chaotischen Vorbereitungs-Maßnahmen ist der Start für den offiziellen Verkauf des Suzuki inzwischen von Januar, über Februar auf März verschoben worden

denn auch die Ausstellungsstücke sind in Völklingen entstanden und hatten alle guten Dinge im Kfz-Schein eingetragen. Ja, ja, so ist's, wenn einem die Tränen den Blick auf die Wirklichkeit verstellen. Dann führt man doch glattweg die interessierten Leser an der Nase herum.

Die Wirklichkeit ist breit und schmatzt

Vor Ihrer eigenen Nase stehen sie dort, breitbeinig und stämmig. Und wenn Sie jemand fragt, ob Sie den als SB - P 370 Zugelassenen für ein paar Tage fahren wollen, dann nicken Sie gierig mit dem Kopf. Tu' ich doch auch. So kommt OFF ROAD zu einem Testwagen, wie er noch nie zuvor getestet wurde. Aus der berufenen Hand des technischen Sachverständigen für Kraftfahrzeuge, Gerd Weber. Und weil Werner Köhl, freier Importeur aus Schiffweiler bei Neunkirchen, seinen Vorführwagen gerade zum Aufrüsten vorgefahren hatte, fuhr das Auto zum Vergleich gleich mit, solange es noch auf den japanischen Bridgestone-Reifen der Serienausstattung (6.00–16 Snow Master auf 4.5×16-Zoll-Felgen) stand.

Immer wieder bricht in mir das große Staunen darüber aus, wie sehr Räder das Aussehen eines Autos prägen. Obwohl beide Suzukis mit Frontgitter, Seilwinden und Astabweisern ganz ähnlich ausgestattet waren, sah der mit den breiten Goodrich-Reifen aus wie der preisgekrönte Muskelpaul neben seinem mit Asthma behafteten jüngeren Bruder.

Das erste, was Ihnen beim Fahren mit den breiten Reifen auffällt, ist, daß sie wie ein schnüffelnder Hund auf der Straße der kleinsten Unebenheit nachlaufen. Das bringt anfangs ein wenig Unruhe in den Fahrstil. Bis man sich auf die vier Hunde eingestellt hat. Sicher ist, daß der Geländewagen-Shop durch den Einbau eines hydraulischen Lenkungsdämpfers hier ein gutes Werk tun kann.

Eindeutig besser als bei den Serienreifen ist der Fahrkomfort der Breitreifen. Sowohl auf der Straße als auch im Gelände. Und selbst bei hohem Schneematsch auf der Fahrbahn greifen sie sicher und schmatzend. Das gilt beim Hinterradantrieb genau so wie bei vier angetriebenen Rädern. Die Goodrich All-Terrain haben nicht den Nachteil breiter Hochgeschwindigkeitsreifen für Personenwagen, die bei derartigen Straßenverhältnissen ihre Traktion verlieren.

Auf regennassen Wiesenhängen, auf denen der Suzuki mit Goodrich-Reifen seine Überlegenheit gegenüber einem Toyota Land Cruiser auf serienmäßigen Dunlop Roadtrack mühelos ausspielte, gerät der Suzuki mit den Bridgestone keineswegs ins Hintertreffen. Und bei tiefen Wasserdurchfahrten sind sie eher im Vorteil, weil sie beim Eintauchen nicht so lange aufschwimmen und – wenn sie schließlich Grund und Boden finden – mit höherem Auflagedruck zur Sache kommen.

Ihre Glanzleistung zeigten die Goodrich, als sie bei Neuschnee mitten in einer 60prozentigen Steilstrecke aus dem Stand anfuhren. Leichtfüßig im wahren Wortsinn, bei geringem Bodendruck und breit verteilter Auflagefläche.

Schönheit kostet Kilo

Was ein Jeep CJ-7 an attraktiven Extras mühelos auf die leichte Schulter nimmt, sind für die 40 Pferde des Suzuki schon echte Nutzlast. Davon kann ein LJ 80, der mit Faltverdeck und vollgetankt 825 kg auf die Waage bringt, 325 kg mitnehmen. Davon ziehen Sie jetzt für Fahrer und Beifahrer 150 kg ab, dann bleiben noch stolze 175 Kilo für die Zuladung.

Zwei Halogen-Fernscheinwerfer, das Schutzgitter für Kühler und Lampen, die Seilwinde und die dadurch bedingte vorgezogene Spezialstoßstange bringen zusätzliche 20 Kilo auf die Vorderräder.

Der Testwagen SB - P 370 hinterließ auf der Fahrzeugwaage der Röchling-Stahlwerke schon einen ganz anderen Eindruck. Dieser komplett ausgestattete Zwerg wog 955 kg. Da schmelzen die 325 kg Zuladung auf knappe 195 kg zusammen. Das gibt beim Fahren zu zweit gerade 45 Kilo für's Gepäck.

Da wir so schön beim Wiegen sind, wollen wir gleich mal sehen, was denn da so an den Achsen hängt. Klar, die Räder. Und die gehören zu den ungefederten Massen, wie die Techniker dazu sagen. Ungefederte Massen sind schwieriger zu bändigen. Das wird erklärlich, wenn Sie sich 80 hin und her springende Kilo an den Achsen vorstellen und ein 80-Liter-Faß voller Wein auf der Ladefläche. Bis ein Fahrbahnstoß zum Wein durchkommt, ist er durch die Federung längst gemildert. Das Weinfaß gehört eben, wie auch Motor, Karosserie und Fahrzeugrahmen, zu den gefederten Massen.

Bei einem Zweitonnen-Blazer machen ein paar zusätzliche Kilo Radgewicht nicht viel aus. Bei einem 0.9-Tonnen-Suzuki ist das schon heikler. Da können ein paar Extrakilo an Sprungmasse schon die sichere Fahrt versauen. Ganz abgesehen, daß schwerere Räder beim Beschleunigen mehr Kraft fressen. Und sich beim Bremsen schlechter verzögern lassen.

Serienrad und -reifen wiegen 19 kg. Jeep-Rad und Goodrich-Reifen wiegen 29 kg! Das sind 10 zusätzliche Kilo pro Rad. Verständlich, daß die Männer vom Völklinger Geländewagen-Shop durch 8×15-Leichtmetallfelgen von Wolfrace auf unter 26 kg pro Rad runterkommen wollen.

Eine Gewißheit haben Sie beim kleinen Suzuki auf jeden Fall: die mit dem Wagen erreichbaren Geschwindigkeiten liegen in einem Bereich, der Gefahren durch Rad-Übergewicht nicht aufkommen läßt. Selbst wenn Sie mit den 29 Kilo pro Rad ein Autobahngefälle mit 112 km/h runterfahren (Motordrehzahl 6000 U/min), reißt es Sie nicht um.

Fazit: Wenn Sie sich beim Suzuki für die breiten Reifen entscheiden, handeln Sie sich weder Nachteile im Gelände noch Gefahren auf der Straße ein. Die Beschleunigung wird ein wenig schlechter und die Spitzengeschwindigkeit etwas niedriger. Aber das sind ohnehin zwei Gebiete, in denen vom LJ 80 niemand Eindrucksvolles erwartet.

Groß im Gelände, klein auf der Straße

Mit einem Suzuki LJ 80 erwerben Sie zwei Autos. Und diese beiden Autos haben erstaunlich wenig miteinander gemeinsam. Eines ist ein simpler Kleinwagen, mit 'ner Spitze von 100 km/h und einer Beschleunigung, die von Windrichtung und Fahrbahn fast ebenso nachdrücklich beeinflußt wird wie von der Motorkraft. So kommt's dann, daß Sie auf einem Straßenstück, an dem Sie kaum einen Anflug von Steigung oder Gefälle erkennen, einmal 25 Sekunden und einmal 35 Sekunden brauchen, um aus dem Stand auf 90 km/h zu beschleunigen – je nachdem, in welcher Richtung Sie messen. Woraus Sie folgern können, daß der Suzuki eben doch einen Anflug von Gefälle oder Steigung ermittelt hat. Kommt jetzt noch Wind dazu, bleibt Ihnen das Gebet, er möge doch von hinten kommen, Amen. So ist das eben bei Kleinwagen. Aber in der Stadt ist er prima. Prima zu parken. Prima übersichtlich. Prima wendig. Prima schmal. Wie das eben bei Kleinwagen so ist.

Das zweite Auto, das Sie mit dem LJ 80 kaufen, das hat Größe. Und diese Größe im Gelände bedeutet nun nicht, daß dieser kleine Suzuki relativ gut ist, also in Relation zu seinen Abmessungen und in Relation zur »

Der Liebling Australiens, von der dortigen Zeitschrift OFF ROAD zum Four Wheeler des Jahres 1979 gewählt, hat das Zeug dazu, auch in unseren naßkalten Wintern der große Wühler zu werden.

Wo immer Sie einen Suzuki LJ 80 erwischen: springen Sie hinein und fahren Sie ein Stück. Es ist zweifellos das schönste Stück Off Road-Spaß, das das Jahr 1980 für Sie bereit hält

Motorleistung. Nein, der Suzuki ist im Gelände absolut großartig. Je schwieriger der Boden, desto leichter tut er sich. Wo Schwergewichte im Schlamm sich festgraben, schwebt er an der Oberfläche dahin. Wo andere auf taufrischen Wiesenhängen das Gras ausrupfen und auf dem lehmigen Untergrund abrutschen, trippelt dieses Vierradwunder dran vorbei. Und wenn größere, höhere Geländewagen bei nassen Durchfahrten Wasser schlucken und ihr Motor seine Arbeit einstellt, plätschert die Wassermaus munter daher.

Der Motor sitzt nämlich ungewöhnlich hoch über der Vorderachse, die auf diese Weise auch gleich die Ölwanne vor Felsbrocken schützt. Der Verteiler ist in Höhe des Zylinderkopfes angebracht. Und bei Sommerschaltung nimmt der Vergaser seine Ansaugluft hoch oben vor der Spritzwand in Empfang (mit einem einfachen Schlauch können Sie die Ansaugöffnung im Handumdrehen bis zur Windschutzscheiben-Oberkante hochlegen). Im Winter wird die Ansaugluft tiefer unten hergeholt, an den Auspuffkrümmern, schön vorgewärmt.

Mit einem tief untersetzten ersten Gang, einer niedrigen Geländestufe im Zwischengetriebe und einer mit 4.556:1-Achsuntersetzung wird aus dem eher schwächlichen Drehmoment des Motors immerhin eine stattliche Drehkraft von 68.5 mkg an jedem der vier Räder. Bei einem Wagengewicht von unter einer Tonne ist das schon ein Wort. Allerdings läuft der Suzuki im ersten Gang und der Geländestufe über 10 km/h, wenn der Motor bei 3500 U/min sein maximales Drehmoment entwickelt. Ein bißchen langsamer wäre besser. Der Citroen Mehari 4×4 ist hier trotz seines schwindsüchtigen Motors (Drehmoment 4 mkg!) im Vorteil. Und daß der Niva viel zu schnell rennt wenn er kriechen soll, ist inzwischen bekannt. Zum Vergleich:

	*Drehmoment pro Rad** (mkg)*	*Geschwindigkeit*** (km/h)*
Suzuki	*68.5*	*10.3*
Mehari	*61.0*	*6.3*
Niva	*89.3*	*13.0*

** im ersten Gang und Geländestufe*
*** bei Motordrehzahl des maximalen Drehmoments*

Wenn der Suzuki im deutschen Gelände den größten Spaß verspricht, dann einfach deshalb, weil der Niva einen geschlossenen Aufbau hat und der Mehari 4×4 in Deutschland nicht verkauft wird.

Der Motor ist ein Glanzstück

Beim LJ 80 sehen und hören und fühlen Sie gleich, daß hier Motorenbauer am Werk sind, die durch Millionen von Motorrädern Erfahrung im Bau kleiner, leistungsfähiger Antriebsaggregate haben. Wenn Sie Freude dran haben, dann drehen Sie diesen Quirl beim Beschleunigen bis 7000 U/min aus. Somit sind die 5400 U/min (wenn sich im vierten Gang bei 100 km/h die Spitzengeschwindigkeit einstellt) ganz im sicheren Drehzahlbereich. Fahr- und Windgeräusche überdecken dabei den Motorton. Und selbst im LJ 80 V, das ist der Suzuki mit festem Stahlaufbau, bei dem das Verdeckflattern entfällt und der im Innenraum leiser ist, können Sie von diesem Prachtmotor wenig hören. Der Niva-Motor sägt erheblich lauter.

Die Verbräuche „von nur 7 l", wenngleich von ernsten Autozeitschriften als ernstgemeint verbreitet, sind dem Märchenbuch entnommen. Zwischen 9 und 10 l/100 km sind realistischer. Bei Autobahnschnitten von 85–90 km/h braucht ein Breitreifen-Suzi seine 12 Liter. Und da ist ja wohl auch nichts Böses bei. Denn schließlich befindet sich das kleine Auto dann schon in großer Nähe zur erreichbaren Spitzengeschwindigkeit. Niemand wird wohl über eine längere Zeitspanne mit 65 km/h über die Autobahn trudeln, nur um nicht auf einen Verbrauch von über 10 Litern zu kommen.

Und fallen Sie bitte auch nicht auf Behauptungen herein, der Übergang vom Hinterradantrieb zum Vierradantrieb sei nur im Stillstand möglich. Den Schaltstock für das Zwischengetriebe können Sie bei jedem Tempo um gerade drei Zentimeter verschieben, und Sie haben Kraft auch an den Vorderrädern. Da die beiden Schaltstellungen so eng beieinander liegen, gehe ich jede Wette ein, daß jeder vierte Suzuki gerade in diesem Augenblick im Vierradantrieb bewegt wird, obwohl der Fahrer meint, nur die Hinterräder seien im Eingriff. Da bei zugeschalteter Vorderachse alle vier Räder auf dieselbe Drehzahl gezwungen werden (obwohl die Vorderräder in Kurven schneller drehen sollen), kann es dann irgendwann schon mal knacken oder das Zwischengetriebe seinen Geist aufgeben.

Daß permanenter Vierradantrieb meßbar mehr Benzin frißt, läßt sich beim Suzuki nicht beweisen. Dieselbe regennasse (und fast kurvenfreie) Strecke von knapp über 100 Kilometer bei exakt gleicher Geschwindigkeit einmal im Hinterradantrieb und beim zweitenmal im Vierradantrieb heruntergefahren, ergab in jedem Fall einen Verbrauch von genau 11.5 l/100 km.

Nun könnte ich Ihnen noch erzählen, daß es noch immer nicht sicher ist, ob der Suzi in Deutschland eine hintere Differentialsperre bekommt, daß die Frontscheibe innen nicht beschlagfrei zu halten ist, wenn Sie im nassen Wetter ein paarmal ein- und aussteigen. Oder daß die Sicht bei geschlossenem Faltverdeck sowohl nach hinten als auch durch die Cellophanscheiben der Flattertüren miserabel ist. All das sollte Sie nicht davon abhalten, sich den größten Fahrspaß des Jahres 1980 zu gönnen. Nur mal so zur Probe. Bei einem Suzuki-Händler. Falls Sie einen finden.

Wenn dem Suzuki überhaupt ein gravierender Nachteil anzuhängen ist, dann doch dieser: daß Suzuki Deutschland nach neun Monaten eindrucksvoller Vorturnübungen noch immer nicht zu Topfe gekommen ist.

Vielleicht machen Sie es genau so wie ich bei der Suche nach etwas Meßbarem und schleichen an der Werkstattür des Völklinger Geländewagen-Shops vorbei.

Text: Kasimir Kardan
Fotos: Dieter M. Greither