

Bergmeister

Test Suzuki LJ 80 Kleiner japanischer Geländewagen mit erstaunlichen Eigenschaften.

Wir haben ein großes Problem mit dem LJ 80", behauptet Manfred Baecker, Verkaufsleiter bei Suzuki Deutschland in München, "wir kriegen zu wenig davon aus Japan." Rund 4300 Stück der kleinen Geländewagen schickte Suzuki, drittgrößter Motorradproduzent der Welt, seit

April dieses Jahres in die Bundesrepublik. Aber der Auftragsbestand der Importgesellschaft zeigt, daß es ruhig hätte sein können. Obwohl sich nebenher auch noch einige graue Händler bemüht haben, den Bedarf zu decken. Den spontanen Verkaufserfolg verdankt der LJ 80 nicht nur

einer originellen Werbung, die von der erfolgreichen Pirsch auf das bayerische Faßbienen Wolpertinger berichtet, sondern vor allem seinem Konzept: Ein kleines, sparsames und nicht zu teures Auto mit Allradantrieb, das entspricht genau den Wünschen freizeittaktiver, jedoch von

Im Suzuki LJ 80 ist Geländefahren kein teurer Spaß.



Test Suzuki LJ 80

steigenden Benzinpreisen geschockter Konsumenten.

Überdies bietet der kleine Suzuki zwei Eigenschaften, an denen es heute leider vielen Autos mangelt: Er ist nicht unerschwinglich, und er ist wahrhaftig nicht langweilig. Das verhilft ihm zum Image eines liebenswerten Zweitwagens — von jenen sehr geschätzt, die sich eigentlich nur ein Auto leisten können.

Entwickelt wurde der Suzuki LJ 80 ursprünglich für die australische Armee, die ein besonders leichtes und kleines Geländefahrzeug haben wollte. Die Karosserie verleugnet diese Herkunft nicht. Sie ist in ihren Abmessungen extrem kompakt (Länge 3170 mm, Breite 1395 mm, Höhe 1845 mm). Darüber hinaus zeichnet sich der Aufbau durch militärisch kernige Einfachheit aus.

Dem deutschen Technischen Überwachungsverein war dies des Herben sogar etwas zuviel. Er montierte die Originaltüren aus Rohrgestell und Stoff und bestand auf den Blechtüren mit Kurbelfenstern. Wer durch diese Luxus-Portale ins Innere gelangt, kann sich über einen Mangel an schlichtem Military-Look wahrhaftig nicht beklagen. Das gesamte Interieur ist von funktioneller blecherer Einfachheit.

Zwei Personen sind dort auf kunstlederbezogenen Sitzen mit integrierter Kopfstütze recht manierlich aufgehoben. Den beiden weiteren im Zulassungsschein ausdrücklich genehmigten Passagieren ergeht es beträchtlich schlechter. Sie müssen mit zwei kleinen, auf der Ladefläche quer zur Fahrtrichtung angeordneten Klappstühlen vorliebnehmen und auf den Schutz eines Sicherheitsgurtes zwangsläufig verzichten. Längere Distanzen lassen sich auf diesen Sitzgelegenheiten allenfalls mit dem Gemüt eines asiatischen Kulis bewältigen.

Obwohl allenthalben einfacher Baustil vorherrscht, mangelt es im Suzuki an nichts Wesentlichem. Das Armaturenbrett ist mit Tachometer — leider ohne Tages-Kilometerzähler —, Kühlwasser-Thermometer und Tankanzeige ausreichend bestückt. Alle Schalter liegen hinlänglich griffgünstig. Das Handschloß ist abschließbar und sichert zugleich den Entriegelungszug für die Motorhaube, die zusätzlich durch zwei Gummispanner gesichert ist.

Damit die Insassen auch bei wilden Geländeabenteuern einen einigermaßen sicheren Unterschlupf finden, gibt es für die vorderen Plätze automatische Sicherheitsgurte und dahinter einen gepolsterten Überrollbügel. In Zusammenarbeit mit dem soliden Windschutzscheibenrahmen und den Stahltüren dürfte dieser wirklich imstande sein, einen Über-

schlag glimpflich abrollen zu lassen.

Das Faltdach des Suzuki aus kunststoffbeschichtetem Gewebe ist geländewagenmäßig einfach. Es gewährleistet einen ausreichenden, aber keinen absoluten Watterschutz. Wer damit durch einen Wolkenbruch fährt, sollte sich nicht über kleine Pfützen am Boden beschweren, sondern die Abflusstöpfe herausziehen.

Weniger erfreulich ist, daß dieses Verdeck bei höherer Geschwindigkeit zum absolut lautesten Bauelement des LJ 80 wird. Es gerät ins Flattern und schlägt dann so vehement gegen das Gestänge, daß die gesamte Antriebsmechanik überläutert wird.

Sehr viel erfreulicher ist es auf jeden Fall, den Suzuki bei warmem Wetter offen zu fahren. Die Öffnung des Ver-

decks erfordert keine sonderliche Mühe und ist nach etwas Übung in wenigen Minuten erledigt. Allerdings bleiben nach dieser Prozedur lose Stangen und Klammern übrig.

Bei der Konstruktion des Triebwerks sparten die Suzuki-Konstrukteure eigentlich nur am Hubraum. Bei 62 mm Bohrung und 66 mm Hub kommt der Vierzylinder auf ganze 797 cm³. Er begnügt sich trotz einer Verdichtung von 8,7:1 mit Normalbenzin und bringt es auf eine Leistung von 40 PS (29 kW) bei 5750/min. Das höchste Drehmoment von 55 Nm stellt sich bei 3500/min ein.

Bei der Konstruktion des Motors setzten die Japaner alle Rezepte modernen Gebrauchsmotorenbaus ein. Die geschmiedete Kurbelwelle mit acht Gegengewichten läuft im Graugußblock in fünf Hauptlagern. Die ebenfalls fünfzählige Nockenwelle befindet sich im Leichtmetall-Zylinderkopf. Sie betätigt über Kipphebel V-förmig angeordnete Ventile, und sie treibt den Zündverteiler direkt an. Die Kanäle sind nach dem Querschnittprinzip angeordnet: Einlaß auf der einen und Auslaß auf der anderen Seite.

Im Fahrbetrieb gibt sich der moderne, wassergekühlte Reihenmotor recht kultiviert. Er läuft ausgesprochen leise und ist, gemessen an Hubraum und Fahrzeuggewicht, bemerkenswert elastisch. Obwohl die Maschine der Papierform nach für hohe Drehzahlen ausgelegt ist, fehlt es in diesem Bereich ein wenig am Biß. Der Motor dreht nur widerwillig über 5000/min.

Überhaupt hat es der 40 PS-Motor mit dem 800 kg schweren Suzuki nicht ganz leicht, zumal er sich zusätzlich mit einer zwangsläufig ungünstigen Aerodynamik und einer ziemlich langen Übersetzung abrackern muß.

Wenn die Suzuki-Betriebsanleitung empfiehlt, nicht dau-

Test Suzuki LJ 80

ernd hohe Geschwindigkeiten zu fahren, so bedarf es öfters keiner besonderen Zurückhaltung des Fahrers. Das Auto sorgt von selbst dafür, daß selten mehr als echte 95 km/h zustande kommen. Auch beim Beschleunigen gibt sich der Suzuki zurückhaltend. Von 0 bis 80 km/h vergehen allemal mehr als 19 Sekunden.

Wer mit wenig Treibstoff auskommen will, sollte die Empfehlung einer dezenteren Fahrweise auf jeden Fall ernst nehmen. Bleifußfahren kann den Durst des Suzuki durchaus auf elf Liter treiben, während sich gemächliches Spazierenfahren mit weniger als neun Litern bewältigen läßt.

Der Suzuki LJ 80 besitzt ein vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, dem ein Zwischengetriebe nachgeschaltet ist, das eine Verkürzung der Übersetzung im Verhältnis 2,10:1 sowie das Zuschalten des Antriebs vor der Vorderachse erlaubt. Kritischster Punkt der gesamten Kraftübertragung ist die Kupplung, die auf einem minimalen Bruchteil des Pedalwegs zufließt und das Auto bei nachlässigem Anfahren wie von einem Keulenschlag getroffen losspringen läßt. Die Kupplung bedarf beträchtlicher Eingewöhnung, namentlich im Gelände.

Der Schaltmechanismus des Vierganggetriebes hinterläßt einen ziemlich elastischen Eindruck. Es bereitet jedoch in der Praxis keine Probleme, alle Vorwärtsgänge schnell und korrekt einzulegen. Der Rückwärtsgang allerdings muß mit einigem Nachdruck zur Arbeit ermuntert werden.

Die Schaltung des Zwischengetriebes arbeitet perfekter als die Betriebsanleitung verspricht. Während dort ausdrücklich davor gewarnt wird, den Geländegang bei rollendem Fahrzeug einzulegen, gelingt dieser Schaltvorgang mit Zwischenkuppeln und Zwi-

schengas sanft und geräuschlos auch während der Fahrt. Zusätzliche Geländeerleichterung erfährt der Suzuki durch eine Differentialsperre an der Hinterachse, die von Hand und ohne Zwischenhalt eingeschaltet werden kann.

Die Radaufhängungen des Suzuki sind von arttypischer Einfachheit: zwei starre Achsen, vier Blattfedern und vier Stoßdämpfer, damit hat sich die Sache. Komfort läßt sich mit so primitiven Mitteln natürlich nicht erzielen. In dieser Beziehung zählt der LJ 80 eindeutig zur herben Sorte

und verlangt von seinen Insassen gute Nehmerqualitäten.

Ansonsten geben die Fahreigenschaften auf der Straße wenig Anlaß zu ernsthafter Kritik. Die Lenkung ist nicht exakt, der Geradeauslauf ist im gebotenen Geschwindigkeitsbereich jedoch zufriedenstellend, wenn das Spiel der Lenkung genau eingestellt ist.

In Kurven zeigt der Suzuki mit Zweiradantrieb schon auf trockener Straße eine deutliche Neigung zum Übersteuern, die bei Nässe noch intensiver wird. Wird der Vierrad-

antrieb eingeschaltet, wovon die Betriebsanleitung auf der Straße abräät, so gestaltet sich das Eigenlenkverhalten gutmütiger, auch der Geradeauslauf wird dann stabiler. Sofern in dieser Schallstellung keine Rangiermanöver veranstaltet werden, besteht kein Anlaß, auf die stabilisierende Wirkung von vier getriebenen Rädern zu verzichten.

Im Gelände ist der einfach konzipierte Suzuki imstande, Überdurchschnittliches zu leisten. Er ist hier keineswegs durch seine geringe Leistung benachteiligt, sondern meistert Hindernisse und Steigungen ebenso gut, bisweilen sogar besser als stärkere Kollegen. Der geringe Radstand und die schmale Spurbreite lassen ihn nicht selten dort durchkommen, wo die großen Kollegen schon aus Platzgründen in Schwierigkeiten geraten.

Dabei sind die Möglichkeiten dieses Autos durchaus noch nicht ausgereizt, denn die serienmäßig montierten Bridgestone-Diagonal-Winterreifen setzen sich auf feuchtem Untergrund ziemlich schnell zu. Die Nato-Reifen von Michelin beispielsweise würden hier noch ganz andere Kletterkünste aktivieren, die freilich das Selbstvertrauen der meisten Fahrer eher überfordern.

Obacht freilich muß der Suzuki-Pilot auf die vier Trommelbremsen seines Autos geben. Diese auf der Straße durchaus wirksamen Verzögerungsinstrumente zeigen eine fatale Vorliebe für Schlamm, den sie begierig in sich hineinschlingen, was sie in völlige Tatenlosigkeit verfallen läßt. Eine anschließende Reinigung ist unerlässlich.

Die Summe der guten Eigenschaften macht den kleinen Suzuki zu einem vollwertigen Geländeauto, das abseits der Straße auch höchsten Ansprüchen gerecht wird. Ein etwas stärkerer Motor würde ihm trotzdem gut anstehen — damit man schneller ins Gelände kommt. -epb-

Auf einen Blick

Suzuki LJ 80

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn liegend, fünf-fach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Ventile über Kipphebel betätigt, thermostatisch gesteuerter Kühler-ventilator, ein Mikroturbolader, ein Mikroturbolader, mechanische Kraftstoffpumpe, Leistung 29 kW (40 PS) bei 5750/min, spezifische Leistung 36,4 kW/l (50,2 PS/l), Hubraum 797 cm³, Bohrung x Hub 62,0 x 66,0 mm, Verdichtungsverhältnis 8,7:1, maximales Drehmoment 55 Nm bei 3500/min, mittl. Kolben-geschw. bei Nenndrehzahl 12,6 m/s, Ölwanne Motor 3,0 l, Kühlsystem-Inhalt 3,8 l, Batterie 12 V 35 Ah, Dreistrom-lichtmaschine 490 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Allradantrieb, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Zwischengetriebe, mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Übersetzungen: I, 3,182, II, 1,875, III, 1,238, IV, 0,88, R, 2,727, Achsantrieb 6,19:1, Zwischengetriebe 2,10:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im IV. Gang 24,4 km/h.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 1930 mm, Spur vorn hinten 1190/1200 mm, Außenmaße 3170 x 1395 x 1845 mm, Innenbreite vorn hinten 1115/1170 mm, Innenhöhe vorn/hinten 1650/1650 mm, Sitzhöhe vorn hinten 455/250 mm, Wendekreis rechts/links 16,5/10,4 m, Lenkraddurchmesser 370 mm, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 292 l, Tankinhalt 40 l, Leertgewicht 805 kg, Gewichtverteilung vorn/hinten 53:47%, zulässiges Gesamtgewicht 1150 kg, Zuladung

325 kg, zulässige Anhängelast gebremst 600 kg, ungebremst 300 kg, in Verbindung mit Vorderradantrieb für Straße und Gelände 900 kg.

FAHRELEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 4000/min) 97,0 km/h

Beschleunigung

0-60 km/h 10,2 s

0-80 km/h 19,8 s

400 m mit steh. Start 24,1 s

1 km mit steh. Start 47,8 s

Elastizität

40-80 km/h (III. Gang) 16,5 s

Tachometerabweichung

Anzeige effektiv

50 km/h 45 km/h

100 km/h 92 km/h

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Normverbrauch nach DIN 79030 (Liter/100 km)

Bei 90 km/h im IV. Gang 7,5

Stadtverkehr 10,2

Verbrauchswerte im Test (Liter/100 km)

Minimalverbrauch 6,7

Maximalverbrauch 12,4

Landstraße

ca. 60 km/h Ø 9,2

Autobahn

ca. 90 km/h Ø 10,8

Testverbrauch 10,1

Kraftstoffart Normal

Serienausstattung

• Verbundglas-Frontscheibe

• Vorderradantrieb zuschaltbar

• 100% Differentialsperre

• Rückfahrscheinwerfer

• 2 Stufen-Scheibenwischer

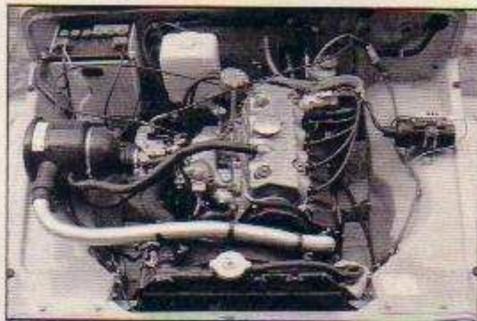
Richtpreis

Suzuki LJ 80 DME 13 438,-

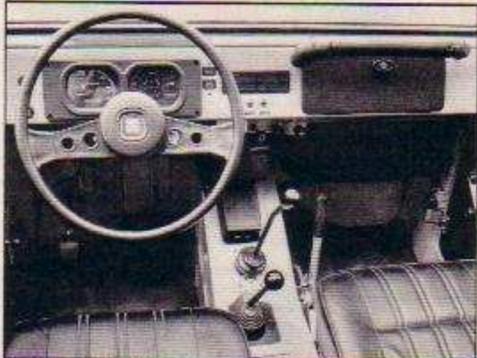
Importeur: Suzuki Motor Han-

deis GmbH, Ingolstädter Straße

61 d, 8000 München 45.



Der Motor ist kultiviert, aber schwach



Das Interieur ist einfach, aber zweckmäßig