



Sportlicher Dreier aus Fernost: Suzuki-Coupé
GX 100 Deluxe (links), Suzuki-Motorrad GS 850 und
der Suzuki-Allrad-Geländewagen eljot (LJ 80)



Test: Suzuki eljot und Suzuki GX100 Coupé

ZWERG WUCHS

Obwohl gerade 3,20 Meter kurz und zusammen so stark wie ein Mittelklassewagen, wird ihnen in der Öffentlichkeit eine Schau zuteil, um die sie mancher schnelle Sportwagen nur beneiden kann: Die japanischen Suzuki-Zwerge GX 100 Deluxe und eljot starten nun zur großen Invasion. Auf ihren Fahnen stehen viel Spaß am Fahren und hohe Wirtschaftlichkeit

Hallo, da bin ich! So keck-selbstbewußt rührte ein Winzling die Werbetrommel für sich, als er es eigentlich noch gar nicht durfte. IAA 1979 in Frankfurt: In der Halle 5a, wo das Besucherinteresse sonst den Lamborghinis und DeTomasos gilt, stahl er ihnen allen die Show, der Suzuki LJ 80.

Jipsy nannten ihn seine Väter damals, nicht ahnend, daß bereits ein anderes Kind, aus der vornehmen Familie derer von Karmann in Osnabrück, so heißen sollte. Also mußten die Prospekte wieder eingestampft werden, die Namenssuche wurde zum Spiel ohne Grenzen.

Inzwischen, nach vielen Verhandlungen mit Walt Disney, Audi und einer französischen Firma für Notstrom-Aggregate, ist die endgültige Taufe erfolgt – eljot heißt er jetzt. Mit Elliot, dem Schmunzelmonster von der Leinwand, hat er allerdings nur eines gemeinsam: beide regen zum Lachen an.

Der Suzuki Motor Handels GmbH Deutschland in München ist freilich das Lachen bei Verkaufsbeginn vergangen. Zum einen gab es bis vor kurzem noch keine TÜV-Absolution für den japanischen Geländezwerg, alle schon verkauften Modelle brauchten eine Einzelabnahme. Andererseits erkannten findige graue Händler diese Marktchance und überschwemmten die Bundesrepublik mit Billigangeboten aus dem benachbarten Holland; der LJ 80 war also bereits inoffiziell zu haben.

Suzi Quattro, wie das wohl originellste Fernost-Auto in Anspielung auf seine Antriebsart gerne genannt wird, kann jedoch ganz gut leben mit diesem unrühmlichen Einstand – im Gegenteil. Wo immer dieser putzige Allesüberwinder geparkt wird, ist er blitzschnell Mittelpunkt.

Kein Wunder, sogar Damen, Grobschlächtergem aus der Rasse ei-

nes Toyota Land Cruiser oder Landrover sonst eher abgeneigt, finden das kleine Auto begehrenswert, und nicht nur als Zweitwagen.

Diese Rolle würde dem LJ 80 auch nicht gerecht, denn er kann weit mehr. In seinem eigentlichen Terrain, dem Gelände, zeigt er der Konkurrenz bis auf wenige Ausnahmen nur noch das schwenkbare Reserverad am kantigen Heck.

Weder steile Böschungen – bis 41 Grad Neigungswinkel –, tiefe Wasserfurten, noch schlüpfrige Waldwege können seinem gewaltigen Vorwärtsdrang widerstehen, er überwindet all diese Hindernisse mit schier unglaublicher Leichtigkeit.

Der Fahrer, dessen Mut wohl eher Grenzen findet als die Leistung des LJ 80, kann die 40 PS aus dem 800 ccm-Vierzylindermotor über zwei oder vier angetriebene Räder auf den Boden bringen, außerdem steht noch eine Differentialsperre parat.

Wer die Qualitäten des gepolsterten Überrollbügels freilich nicht unbedingt erproben will, sollte vor allem bei steilen Passagen mit Vorsicht zu Werke gehen: Der Schwerpunkt des nur 750 Kilogramm schweren Autos liegt relativ hoch, ein Überschlag nach hinten – Produkt allzu neugieriger Unvernunft – ist schnell passiert.

Seinem Einsatzzweck entsprechend, macht die verwindungssteife Karosserie auf einem geköpften Leiterahmen einen recht soliden Eindruck. Zwar dominiert überall nacktes Blech mit teilweise scharfen Ecken und Kanten, doch an der Solidität gibt es keinen Zweifel.

Genügsam wie ein Ackergaul wühlt sich Suzukis Kleinster freilich nicht nur durch unwirtliche Gegenden, er macht auch Spaß auf befestigten Pfaden. Zwar will er ständig auf Geradeauskurs gehalten werden,



Fühlt sich am wohlsten abseits befestigter Straßen und Pfade: Suzuki eljot



Im Grenzbereich gebärdet sich das kleine Suzuki-Coupé (oben) deutlich übersteuernd. Ein Leckerbissen für Frischluftfanatiker: Suzuki eljot ganz offen (links). Wohnlich und sehr gut ausgestattet – sogar serienmäßig mit Radio – präsentiert sich das Cockpit des GX 100 (links unten). Markante Erscheinung auch aus hinterer Sicht: Suzuki Geländezwerg eljot (rechts unten)



bockt bei kurzen wie langen Bodenwellen und plagt seine Insassen durch hohe Abrollgeräusche der Geländepneus. Doch bei einem Reisetempo von vernünftigen 80 bis 100 km/h ist er ein vernünftiger Zeitgenosse.

Im offenen Zustand, also ohne Dach und Seitenteile, zieht es freilich gewaltig. Und man kann nur froh sein, daß die deutsche Straßenverkehrszulassungsordnung das zusätzliche Umlegen der Windschutzscheibe verbietet. Denn dabei empfinden die Insassen 80 km/h wie 180 km/h.

Geschlossen knattert das Verdeck, die kümmerliche Heizung vermag das Innere nur spärlich zu erwärmen; die Frischluft findet immer wieder einen Weg, um nach innen zu gelangen. Dort beklagen sich die Passagiere über zu harte Sitze; das ausreichend instrumentierte und übersichtliche Armaturenbrett strahlt den Charme einer Bierbühne aus.

Immerhin geht eljot einigermaßen flott zur Sache, und nach unendlich langem Kampf auf der Autobahn läuft er schließlich 110,7 km/h schnell.

Seine elastische Maschine mit oberliegender Nockenwelle und Kanal-anordnung im Querstromprinzip gibt sich dabei recht sparsam. Selbst bei vorwiegendem Einsatz in hartem Gelände und flotter Straßenfahrt flossen im Durchschnitt nur 12,4 Liter/100 Kilometer Normalbenzin durch den Mikuni-Vergaser.

Un erfreulich bleibt trotz des niedrigen Angebotes von 12 500 Mark plus Mehrwertsteuer die Aufpreispolitik der Japaner. Wer sich an der Basisversion nicht ergötzen mag und stattdessen lieber eine originellere Sport- oder Chasseur-Version in der Garage stehen haben will, muß ordentlich zulegen. Dafür kann er dann behaupten, ein Auto mit beigeliefertem Flachmann oder Surfbretthalter zu besitzen.

Das kleinste Coupé der Welt: ein Parkplatz-Künstler

Von ganz anderem Charakter, wenn auch behaftet mit demselben sympathischen Mini-Charme, präsentiert sich der Suzuki GX 100 Deluxe, das kleinste Coupé der Welt.

Optisch eine Mischung aus Saab-Verschnitt auf Goggo-Basis, verblüfft es nicht nur durch seine schon unwahrscheinlichen Parkmöglichkeiten, sondern gleichermaßen durch seine inneren Qualitäten.

Vier Personen – die hinten Sitzenden freilich mit Japaner-Statur – finden einigermaßen bequem Platz, durch die niedrige Sitzposition fast auf dem Fahrzeugboden stellt sich eine Art Sportwagen-Atmosphäre im kleinen ein; eine Puppenstube für Möchtegern-Laudas.

Diesen Eindruck vervollständigt das übersichtliche und komplett instrumen-

Technische Daten

Suzuki LJ 80

4-Zyl.-Reihenmotor; 797 ccm; Bohrung x Hub 62 x 66 mm; 40 PS (29 kW) bei 5750/min; maximales Drehmoment: 55 Nm bei 3500/min; Verdichtung: 8,7:1; Literleistung: 50,2 PS/l; Leergewicht: 750 kg; Leistungsge-
wicht: 18,7 kg/PS; Fahrwerk: Einzelradaufhängung vorne und hinten, Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer; Kraftübertragung: Vorder- und Hinterrad-antrieb mit Geländeübersetzung zuschaltbar, zuschaltbares 100%-Sperrdifferential; Radstand: 1930 mm; Länge: 3170 mm; Breite: 1395 mm; Höhe: 1845 mm; Spur vorne/hinten: 1190/1200 mm; Reifen M+S 6.00 x 16 4 PR. Zulässige Anhängelast: 900 kg.



Im Heck des Suzuki-Coupé lärmt ein 50 PS starkes und 970 ccm großes Aggregat

Daten und Messungen

Suzuki GX 100 Deluxe

4-Zyl.-Reihenmotor; 970 ccm; Bohrung x Hub 65,5 x 72 mm; 50 PS (37 kW) bei 5000/min; maximales Drehmoment: 83 Nm bei 3000/min; Verdichtung: 9,0:1; Literleistung: 51,5 PS/l; Leergewicht: 660 kg; Leistungsge-
wicht: 13,2 kg/PS; Fahrwerk: vorne Federbeine, Querlenker und Schraubenfedern, Kurvenstabilisator; hinten Starrachse und Halbelliptikfedern; Radstand: 2030 mm; Länge: 3190 mm; Breite: 1395 mm; Höhe: 1210 mm; Spur vorne/hinten: 1220/1195 mm.

Beschleunigung:

0– 40 km/h	3,4 sec
0– 60 km/h	6,7 sec
0– 80 km/h	11,3 sec
0–100 km/h	18,4 sec
0–120 km/h	31,9 sec
1 km mit steh. Start	38,8 sec

Höchstgeschwindigkeit: 142,8 km/h

Elastizität

(ab 50 km/h im 4. Gang):

50– 60 km/h	3,9 sec
50– 80 km/h	12,0 sec
50–100 km/h	22,3 sec

Testverbrauch: 9,6 l/100 km (Super)

Prels (wie Testwagen): 8900,- Mark

tierte Cockpit, sogar das Radio ist serienmäßig. Das Gepäck der GX-Besatzung, sofern es sich nicht um Schrankkoffer handelt, findet entweder auf den Rücksitzen – beladbar durch das aufklappbare Heckfenster – oder unter der vorderen Haube bei Reserverad und Batterie notdürftige Unterkunft.

Mit 50 PS Leistung kein Verkehrshindernis

Im Heck poltert ein 50 PS kräftiger 970 ccm-Vierzylinder, in Geräusch und Leistungsentfaltung dem seligen Fiat 850-Aggregat sehr ähnlich. Dieser kleine Treiber strengt sich tüchtig an: In 18,4 Sekunden schiebt er das Coupé auf 100 km/h, auf der Autobahn stempelt er mit 142,8 km/h „Spitze“ den GX 100 nicht zum Verkehrshindernis ab.

Freilich, die Art, wie der Suzuki GX 100 Deluxe in Gang kommt, ist spektakulär. Denn der Fahrer sucht nicht nur verzweifelt nach den ziemlich versteckten Pedalen, er muß sich auch mit einer rupfenden Kupplung und einem störrischen Vierganggetriebe herumschlagen.

Doch einmal in Fahrt, bereitet das winzige Auto riesigen Spaß. Im Stadtverkehr tun sich Lücken auf, wo schon (fast) keine mehr sind, die Einkaufstour wird zum Amateur-Slalom. Wer viel zum Schaltknüppel greift, kann sich auf Landstraßen recht agil bewegen, nur Autobahnsteigungen dezimieren das Tempo.

Rasen ist sowieso nicht die Domäne des Schrumpf-Japaners, denn da kann sein antiquiertes Fahrwerk mit hinterer Starrachse nicht mehr parieren. Vorsicht am Steuer ist deshalb vonnöten, denn der GX 100 Deluxe verwandelt sich im Grenzbereich blitzschnell zur tückischen Heckschleuder, Seitenwind beutelt ihn gnadenlos.

Ein Testverbrauch von 9,6 Litern auf 100 Kilometer sowie sein attraktiver Preis von nur 8900 Mark lassen ihn leicht zum Träger des Krisen-Ordens werden. Ulrich Beysiegel (Kiesstraße 16, 4190 Kleve-Rindern), Alleinimporteur des originellen Suzuki-Coupé, hat immerhin schon über 50 Einheiten an Mann und Frau gebracht.

Auf die Frage, wieso die Suzuki Motor Handels GmbH Deutschland noch nicht auf das große Geschäft mit dem kleinen Coupé gekommen ist, das in Japan unter dem Namen Cervo läuft, meint Beysiegel nur spitzbübisch: „Die haben nicht besonders fix geschaltet.“

Regel Handel mit dem Suzuki GX 100 Deluxe ist ihm fast sicher, denn wo in aller Welt bekommt der Autokäufer noch so viel Wagen fürs Geld? Ein anderes Geschäft, mit dem Suzuki LJ 80, hat der tüchtige Kaufmann unweit der holländischen Grenze schon lang am Rollen. Für nur 11 200 Mark bietet er den Japan-Geländewagen an.

Friedbert Holz