

AUTO REVUE



- Autonieuws van Audi en Volvo
- Dragrace-feest op Santa Pod
- Chrysler herrijst met de K-car

TEST
Suzuki LJ80V

De terreinwagen-rage, een kleine twee jaar geleden in de autowereld uitgebroken, begint al weer aardig af te nemen. Aan de stroom nieuwe 'off the road' modellen is een eind gekomen, maar de keus is nog steeds groot. Het is inmiddels ook

duidelijk geworden dat er voor recreatief terreinrijden in Nederland niet zo erg veel mogelijkheden zijn. Met uitzondering van de Subaru hebben de 4x4 auto's alle hun beperkingen in het normale dagelijkse

gebruik als vervoermiddel. Voor velen zou het dus aantrekkelijk zijn een terreinwagen als tweede auto erbij te hebben, en daarvoor is de Suzuki LJ (met prijzen tussen dertien- en veertienduizend gulden) bijzonder geschikt.

Suzuki LJ 80 V

Spring-in-'t-veld

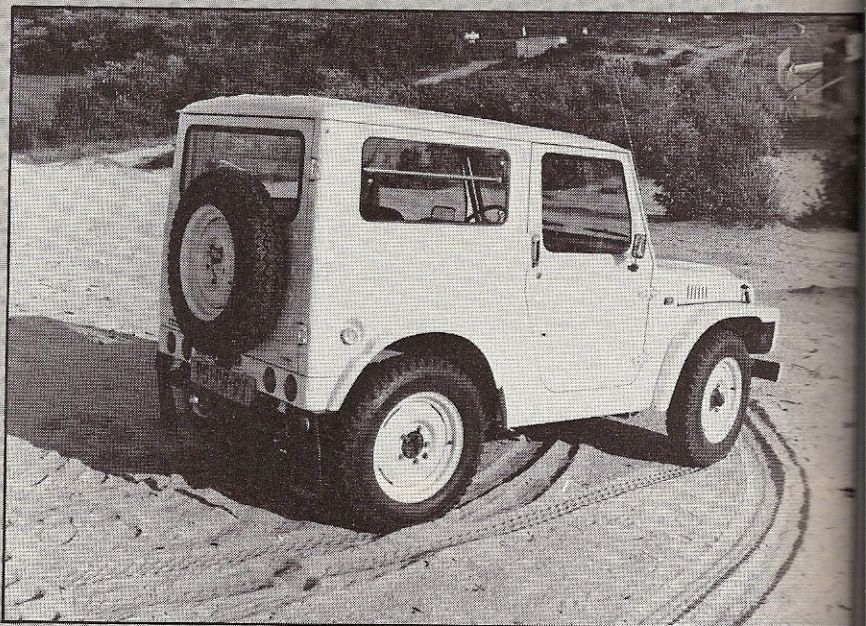
Daar de Suzuki LJ 80 niet is voorzien van een achterbank kan hij worden aangemerkt als bedrijfswagen (met een zgn. grijs kenteken) en hoeft bij de aanschaf geen Bijzondere Verbruiksbelasting te worden betaald. Dat houdt echter ook in dat er niet meer dan twee personen mee vervoerd mogen worden; een beperking van de gebruiksmogelijkheden dus. Nu is er in het slechts 3,17 meter lange autootje ook nauwelijks plaats voor een volwaardige achterbank, en door de bescheiden prestaties op de weg is de Suzi toch al niet geschikt als reiswagen. In het terrein staat hij echter zijn mannetje en komt hij veel beter tot zijn recht. In de stad voldoet het wendbare mini-jeepje nog heel best, maar er moet op de weg wel rekening worden gehouden met enige aparte rij-eigenschappen als gevolg van de constructie van het onderstel. Wat dat betreft is de Suzuki geheel gebouwd op de eisen die het rijden op ongebaande wegen stelt.

Klassieke constructie

De Japanse fabriek, gespecialiseerd in het maken van stadsautootjes voor de thuismarkt, greep voor de LJ 80 naar het beproefde recept om een terreinwaardige wagen te bouwen. Een apart balkenchassis voor een grote sterkte en stijfheid, uitschakelbare vierwielaandrijving met tussenbak voor hoge en lage overbrenging, en eenvoudige, aan bladveren opgehan-

gen starre assen. De carrosserie heeft dezelfde stijl: een puur functioneel jeep-uiteerlijk zonder opsmuk. Minder gebruikelijk is de motorisering met een slechts 797 cc metend viercilindertje, dat evenwel ook maar een totale wagenmassa van 790 kg hoeft aan te drijven. Zoals van een Japanse auto verwacht wordt is wel in een verhoudingsgewijs uitgebreide uitrusting voorzien, zodat het Suzi-interieur niet al te bedrijfswagen-achtig uitviel. Enig extra comfort biedt natuurlijk ook de

wagen heeft hij een te beperkte vervoerscapaciteit, als gewoon vervoermiddel is hij teveel gericht op het naast de weg rijden. Tijdens de rit wordt deze indruk al gauw bevestigd: op normaal plaveisel is enige voorzichtigheid geboden. Een niet onbelangrijk aandeel in het minder stabiele gedrag van het jeepje komt voor rekening van de diagonale banden, die zeer toepasselijk Snowmaster heten. Het zijn geen **Met vierwielaandrijving in lage gearing is geen plekje onbereikbaar; alles kan.**



gesloten versie die wij reden ten opzichte van de goedkopere LJ's met kunststof dak. Overigens hebben deze typen dezelfde uitrusting en eigenschappen.

Geen middenweg

Al uit de technische specificaties komt de Suzuki naar voren als een compromisloos pleziervoertuig. Als bedrijfs-

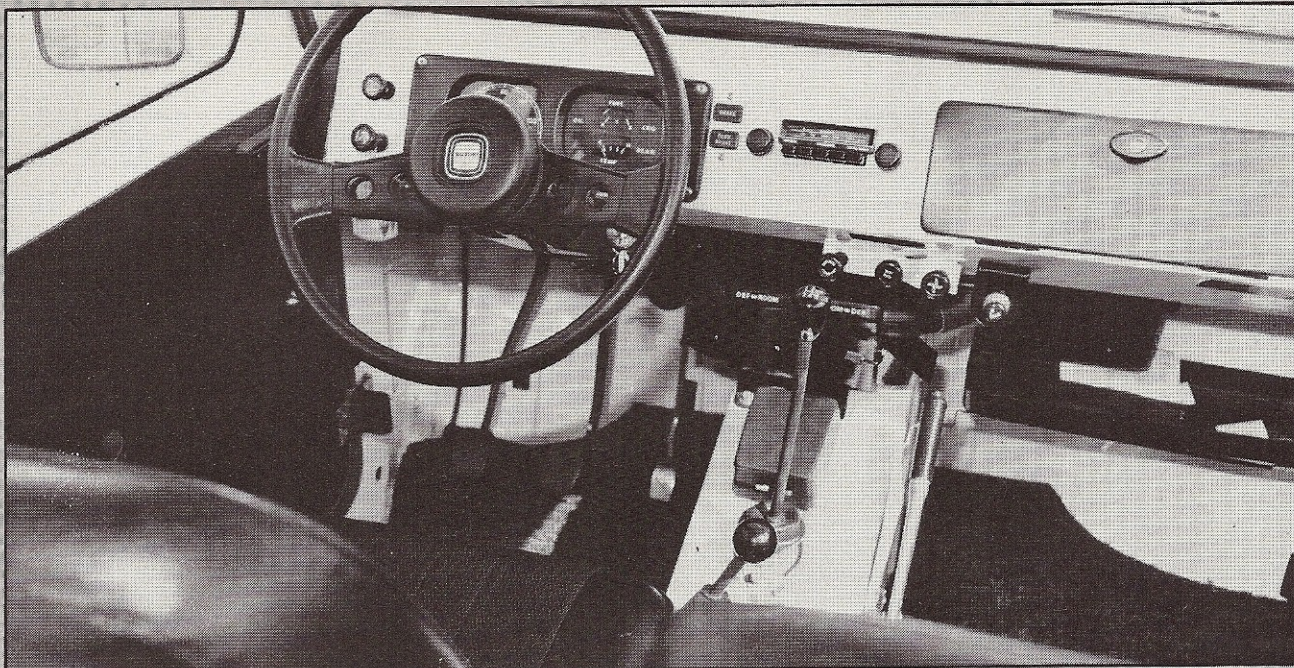
echte terreinbanden, maar het grove profiel van de winterbanden heeft meer greep op losse ondergrond dan op normale bestrating. Montage van radiale banden met een meer op weggebruik afgestemd profiel zou wellicht een belangrijke verandering in het weggedrag kunnen brengen, maar andere banden zullen voor de smalle 16-inch standaardvelgen moeilijk te vinden zijn. Die grote wieldiameter

TEST
TEST
EST **AUTO**
REVIEW



De 'Suzi' waar hij zich het best thuis
voelt: op min of meer ongebaande we-
gen.





zorgt voor een aanzienlijke grondspeling, maar verplaatst ook het toch al hoogliggende zwaartepunt van de auto (het motortje ligt nog bijna geheel boven de voorwielen) nog verder naar boven. Door de vrij soepele vering en het ontbreken van dwarsstabilisatoren is de wagenopbouw in bochten dus nogal beweeglijk, waardoor de bochtsnelheden vanzelf binnen de perken worden gehouden.

Krachtig ingrijpen

Hoewel de Suzuki lang niet zo ongetuiveerd is als de klassieke jeep vraagt de bediening toch wel een krachtige hand. Opmerkelijk is, dat de versnellingsbak nogal onexact en bepaald niet licht schakelt; dat zijn we bij Japanse auto's anders gewend. De kleine keuzehendel voor het inschakelen van achter- of vierwielaandrijving met hoge of lage overbrenging werkt daarentegen relatief licht. De vier trommelremmen (zonder bekrachtiging) vragen natuurlijk ook om een stevige pedaaldruk voor het bereiken van een behoorlijke vertraging. Kogelkringloopbesturing, zoals op de LJ80 toegepast, zorgt in het algemeen voor een lichte besturing die weinig gevoelig is voor stoornissen van het wegdek. Dit laatste betekent dat in het terrein niet elke hobbel wordt vertaald in een flinke ruk aan het stuur.

Op de weg stuurt de LJ 80 echter niet erg licht, en ook niet zo precies, al zal dat mede terug te voeren zijn op de diagonale winterbanden. De verdere bedieningsorganen zullen weinig problemen opleveren, uitgezonderd de verwarming. Op zich heeft de Suzuki een uitstekend verwarmings/ventilatiesysteem, al is het even wennen aan de verspreid opgestelde knoppen en hendels voor de regeling. Er zijn echter ruim voldoende instelmogelijkheden en de luchttopbrengst is niet gering. Overigens heeft de gesloten versie van de LJ 80 ook nog uitstelbare ventilatieruiten achterin. De regeling van de

verwarming geschiedt met een draaiknopje, dat is aangebracht tegen de zijkant van de kast van het ventilatiesysteem aan de kant van de bestuurder. Tijdens het rijden is bijregelen van de temperatuur dus erg moeilijk.

Bruikbaar

Het interieur van de Suzuki is bepaald eenvoudig gehouden, met een minimum aan bekleding, maar aan nuttige uitrusting ontbreekt het niet. Zelfs een radio hoort bij de standaarduitrusting. De stoelen zijn simpel van vorm en bieden toch een redelijk comfort; perfecte pasvorm wordt in een terreinwagen uiteindelijk ook niet gevraagd. Ondanks de geringe buitenafmetingen van de carrosserie is er voldoende binnenruimte, daar er geen achterbank is kan er zelfs erg veel bagage worden meegenomen. Er is een pakjesplank en een afsluitbaar dashboardkastje. Door de soepele vering en effectieve schokdemping worden oneffenheden goed opgevangen. Lange veerwegen en een korte wielbasis zorgen echter wel dat de carrosserie bijna voortdurend in beweging blijft. Mede door de nogal vlakke stoelen en het ontbreken

Het dashboard is eenvoudig, behoorlijk overzichtelijk en omvat zelfs een radio.

van veiligheidsgordels (niet verplicht in een bedrijfswagen) zit men niet erg rustig op zijn stoel. In het terrein telt eigenlijk alleen de souplesse van de vering, en daar biedt de Suzuki een verhoudingsgewijs behoorlijk comfort.

Specifiek voor terrein

In het terrein ook heeft de Suzi onverwacht probleemloze rij-eigenschappen. Ondanks het kleine motortje komt het jeepje bijna overal doorheen zonder speciale rijtechnieken. Op de weg is de richtingsstabiliteit niet groot, en het bochtgedrag wat onvoorspelbaar. In beginsel gedraagt de LJ 80 zich nogal onderstuurd (met alleen aangedreven achterwielen) maar op oneffenheden of minder stoeve plekjes kan dat gedrag vrij plotseling overgaan in overstuur. Vooral bij regen willen de achterwielen gauw weglipen. Inschakelen van de vierwielaandrijving brengt hierin verbetering. Overigens moet er toch veel geschakeld worden, daar de versnellingen erg kort zijn. De

VERGELEKEN MET KLASSE GENOTEN

	Suzuki LJ 80 V	Daihatsu Taft 4 x 4 F20J B	Lada Niva	Subaru 1600 DL Combi 4 x 4	Citroën Ménari 4 x 4
prijs (incl. BTW)	13.995	19.495	18.995	19.900	nog niet leverbaar
aantal cil.	4	4	4	4	2
cilinderinhoud (cm ³)	797	1587	1569	1595	602
DIN kW/pk	30/44	49/66	58/78	64/87	36/48
DIN Nm	60	63	123	121	39
aandrijving	achter/ 4 x 4	achter/ 4 x 4	4 x 4	voor/ 4 x 4	voor/ 4 x 4
aantal versn.	4	4	4	4	4
aantal portieren	3	2	2 + 1	4 + 1	2
wieloph. voor	st. as	st. as	onafh.	onafh.	onafh.
wieloph. achter	st. as	st. as	st. as	onafh.	onafh.
wielbasis/lengte (cm)	193/317	202/336	220/372	245/429	236/372
massa (kg)	790	1060	1150	1020	720
topsnelheid (km/u)	110	95	132	150	100

topspeed ligt dan ook nauwelijks boven de 100 km/h. De motor moet er dus flink voor werken, en doet, dit in aanmerking genomen, heel aardig. Uiteraard ligt het geluidsniveau in de Suzuki vrij hoog, maar het motorgeluid neemt bij hoge toerentallen niet veel toe. Men mag natuurlijk geen wonderen verwachten op het gebied van souplesse: op zich werkt het modern geconstrueerde motortje met snaar-

aangedreven bovenliggende nokken-as best, maar er had iets meer inhoud afgekund. Doordat veelvuldig van het volle vermogen gebruik wordt gemaakt ligt het benzineverbruik niet zeer gunstig, of men moet uitgesproken langzaam rijden. Dan ligt het verbruik rond 1:10, maar rijdt men met het overige verkeer mee dan komt er zo'n 1:8 uit. Dat is voor een off-the-road niet veel, maar voor een normale ge-



De carrosserie is puur functioneel en hoekig, maar daardoor wel overzichtelijk.

bruiksauto van dit formaat nogal aan de hoge kant. Op zijn eigen gebied heeft de LJ 80 veel te bieden, daarbuiten moet men zich verenigen met de onvermijdelijke nadelen van zo'n soort wagen. Wie bewust een terreinauto wil hebben krijgt echter bij Suzuki wat hij zoekt, en voor weinig geld.

De bagageruimte zal voor twee personen niet gauw ontoereikend zijn.

Motor:

type: viercilinder lijn motor.
plaatsing: voorin, in lengterichting
boring x slag: 62 x 66 mm
cilinderinhoud: 797 cm³
compressieverhouding: 8,7 : 1
max. vermogen: 30 kW/44 pk bij 5500 tpm.
max. koppel: 60 Nm bij 3500 tpm.
gem. zuigersnelheid bij max. vermogen: 12,1 m/sec.
krukas: vijfmaal gelagerd
distributie: enkele bovenliggende nokkenas,
cilinderblok-kop: gietijzer/lichtmetaal
carburatie: enkele horizontale Mikuni carburateur
ontsteking: met contactpunten
koeling: met water

Transmissie:

type: gesynchroniseerde vierversnellingsbak en 'tussenbak'
plaatsing: achter de motor
koppeling: enkelvoudige droge plaat
overbrengingsverhoudingen: (:1) 3,84/2,36/1,54/1,0/A:4,03
eindaandrijving: op de achterwielen, met inschakelbare voorwiel-aandrijving
eindreductie: 4,55 : 1
overbrengingsverhouding lage gearing: 2,1 : 1
snelh. bij 1000 tpm in hoge gearing en vierde versnelling: 21,6 km/u.

Carrosserie:

type: niet zelfdragende carrosserie met chassis, drie portieren.
voorwiel ophanging: starre as met bladveren
achterwielophanging: starre as met bladveren
besturing: kogelkringloop
aantal omw. v.l.n.r.: 3,3
remmen: trommelremmen rondom, mech. handrem op de achterwielen.
velgen: 4½j x 16
banden: 6.00 x 16
accu: 12 V 35 Ah
dynamo: 420 W

Maten, massa's en inhoud:

wielbasis: 1930 mm
spoorbreedte voor/achter: 1190/1200 mm
lengte x breedte x hoogte: 3170 x 1395 x 1685 mm
diameter draaicirkel: 9,8 meter
rijklare massa: 790 kg
laadvermogen: 2 personen + 200 kg
inhoud motorcarter: 3 liter
inhoud koelsysteem: 3,8 liter
inhoud benzinetank: 40 liter

Prijzen, uitrusting en rijkosten:

Suzuki LJ80 (softtop) f 12.995,—
Suzuki LJ80Q (softtop, stalen deuren) f 13.295,—
Suzuki LJ80 V (=testwagen) f 13.995,—
standaarduitrusting: radio, waarschuwingsknipperlichtinstallatie, ruitenwissers met twee snelheden.
extra's: afleveringskosten: f 345,—

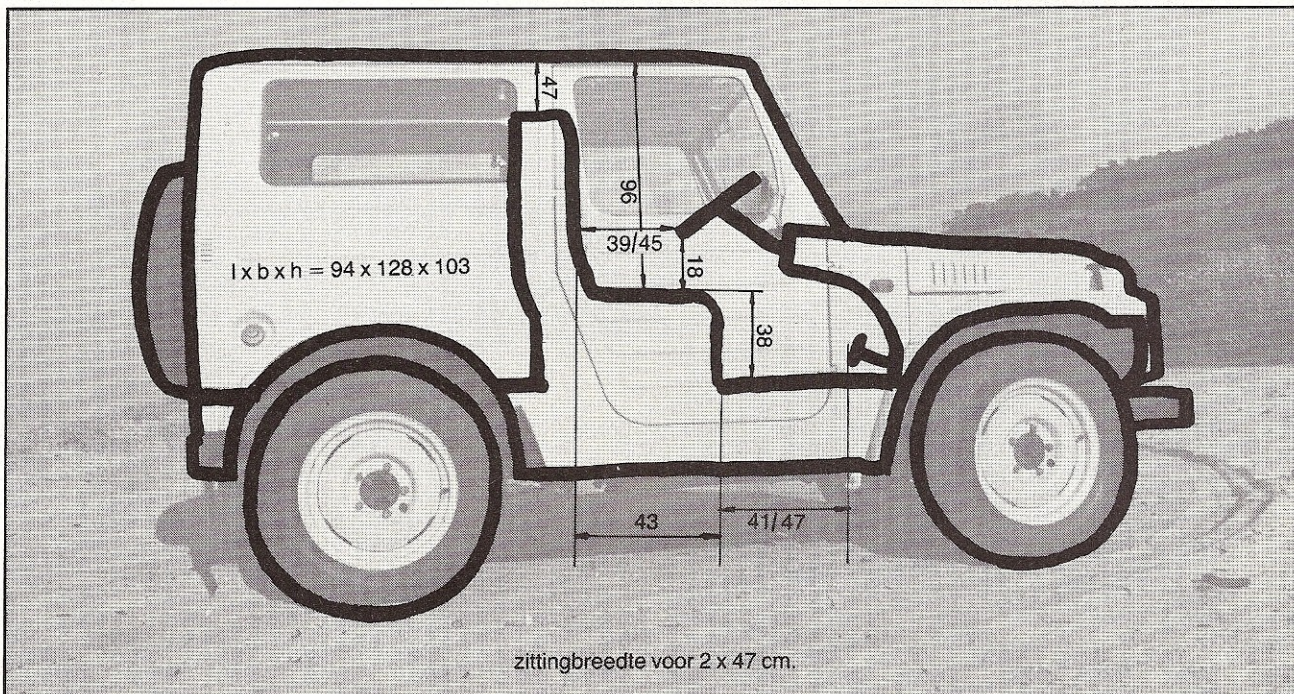
wegenbelasting: f 331,— p.j.; verzekering (richtprijzen):

All Risks f 1400,— p.j.; W.A. f 600,— p.j.
importeur: B.V. Nimag, Reedijk 9, 3274 KE Heinenoord, tel.: 01862-3500.

Testgegevens:

begin/einde test	11693/13103 km
kW/massaverhouding voor test	30,6 kg/kW
weersomstandigheden	zonnig, zw. wind, 20°C
topsnelheid	110 km/u
acceleratie: 0-50 (54) km/u	7,6 s.
0-80 (86) km/u	20,2 s.
0-100 (108) km/u	40,0 s.
souplesse: 50-80 km/u (4e versn.)	12,5 s.
80-100 km/u (4e versn.)	15,5 s.
verbruik rustig gereden traject:	10,5 ltr. per 100 km
verbruik snelgereden traject:	13,5 ltr. per 100 km
gem. testverbruik:	12,5 ltr. per 100 km
actieradius:	340 km

snelheidsmeterafwijking tussen haakjes





Voor mensen met een exclusieve stijl en gevoel voor avontuur

Standaard is de Suzuki LJ 80 al een prachtwagen met inschakelbare 4-wielaandrijving, hoge en lage gearing en een 41 pk motor. Maar wanneer U hem uitrust met bijvoorbeeld verstralers, grill beschermer, roll bar, speciale wielen, demontabele hardtop etc., dan ontstaat er iets magniefs: U creëert een opzienbarende verschijning met een geheel persoonlijk karakter.

Klaar voor het niet-alledaags rijden op de weg, in de stad en het terrein.* Zo heeft U standaard al voor f 12.995,- een wagen waarmee U de saaiheid ontvlucht en dat is slechts voor weinigen weggelegd.

*Om te voorkomen dat het weinige natuurschoon overbelast raakt informeert U bij de Algemene Vereniging van Terreinvoertuigen waar U terecht kunt voor dit onvervaiste terreinwerk.

Verdere informatie omtrent prijzen en opbouw-mogelijkheden met ontelbare accessoires krijgt U thuis gestuurd wanneer U deze bon (zonder postzegel) opstuurt naar:

Antwoordnummer 506. 2260 VB Leidschendam.

Naam

Adres

Woonplaats



B.V. Nimag
Reedijk 9
Heinenoord.
tel: 08162-3500