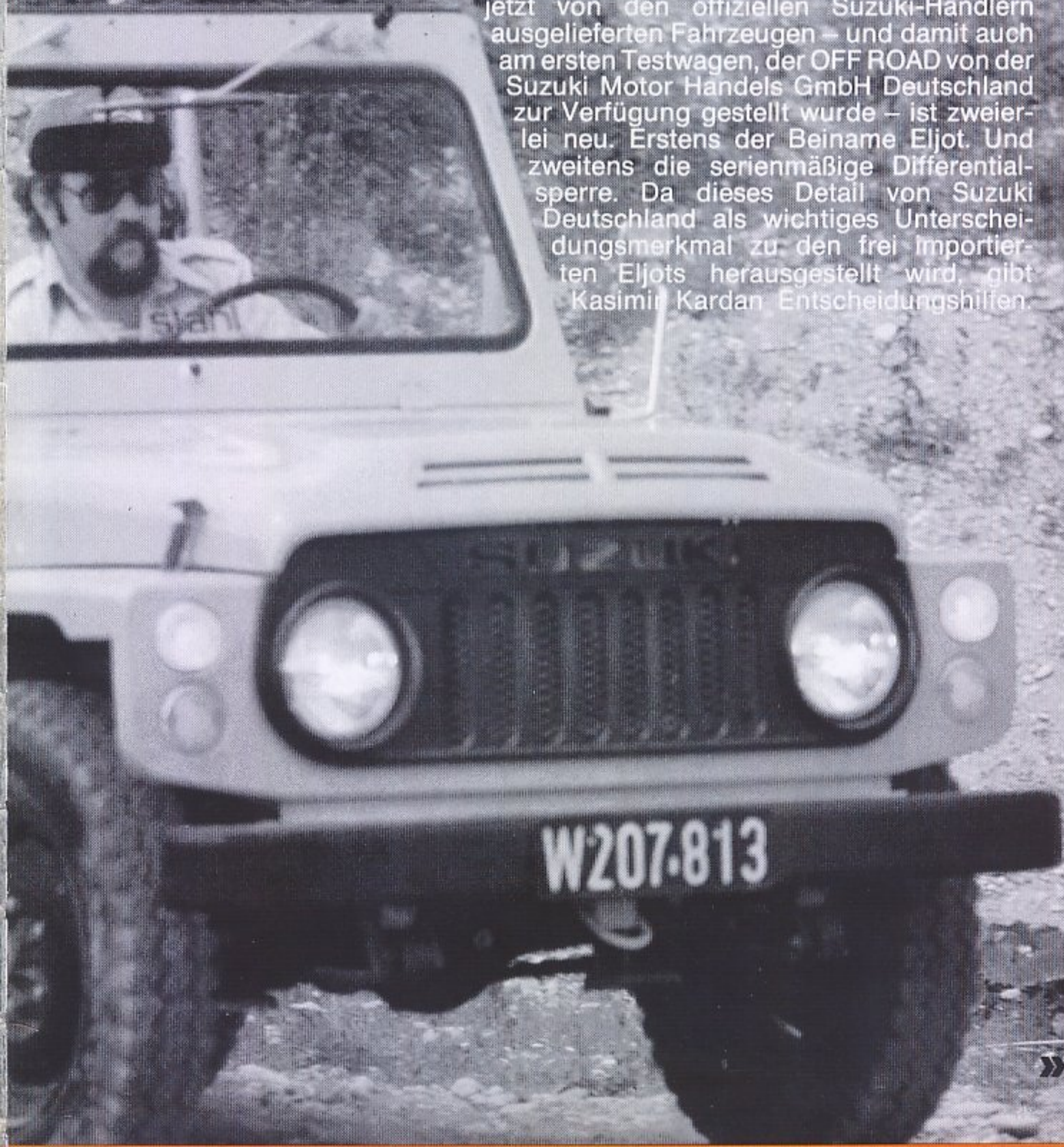


**Was
ist
dran
am
Suzuki
mit
Sperre
?**



Was der kleine Suzuki im Gelände Erstaunliches vermag und wo auf der Straße seine Grenzen sind, ist bekannt. OFF ROAD hat bereits zweimal darüber berichtet. Zuletzt in einem ausführlichen Testbericht (Januar '80). An den jetzt von den offiziellen Suzuki-Händlern ausgelieferten Fahrzeugen – und damit auch am ersten Testwagen, der OFF ROAD von der Suzuki Motor Handels GmbH Deutschland zur Verfügung gestellt wurde – ist zweierlei neu. Erstens der Beiname Eljot. Und zweitens die serienmäßige Differential Sperre. Da dieses Detail von Suzuki Deutschland als wichtiges Unterscheidungsmerkmal zu den frei importierten Eljots herausgestellt wird, gibt Kasimir Kardan Entscheidungshilfen.



Das erste, was ich von einem offiziellen Suzuki-Händler über die Differentialsperre hörte; sie bereite Ärger. Sie gehe kaputt. Und als Beweis zeigte er auf ein betroffenes Kundenfahrzeug.

Der Eljot hat eine mechanisch zuschaltbare, formschlüssige Sperre im Differential der Hinterachse. Also genau das, was Sie sich in jedem Geländefahrzeug wünschen. Ist die Sperre nicht zugeschaltet, dann läßt das Differential beiden Rädern ihren freien Lauf. So kann sich bei Kurvenfahrt das kurvenäußere Rad schneller drehen, weil es einen längeren Weg zurückzulegen hat als das kurveninnere Rad.

Zieht der Fahrer am Knebelgriff zwischen den Vordersitzen, sind beide Achswellen fest miteinander verblockt und beide Hinterräder auf exakt dieselbe Geschwindigkeit festgelegt. Das ist bei Geradeausfahrt kein Problem. Auch Kurven auf weichem, schmierigem Boden bringen noch keine Unbill, da der Schlupf der Reifen ausgleicht, was sonst das offene Differential besorgt. Während ein Rad seinen längeren Weg macht, rutscht das andere eben auf der Stelle.

Auf fester, griffiger Fahrbahn tun sich die Reifen bei gesperrtem Differential schon schwerer. Besonders in engen Kurven führt das langsamere Rad durch Radieren zu erhöhtem Reifenverschleiß. Im günstigen Fall. Im ungünstigen werden die Drücke im gesperrten Differential so groß, daß irgendetwas bricht.

So ist verständlich, daß Konstrukteure von Geländefahrzeugen davor zurückschrecken, formschlüssige Sperren auch in Wagen einzubauen, die von Gelegenheits-Off Roadern gefahren werden. Die vergessen schon mal nach einem Geländespaß die Sperre zu lösen, sobald sie auf die feste Straße zurückgekehrt sind. Einem Unimog-Fahrer, der ständig zwischen Arbeitsplatz im Gelände und der Fahrstraße hin und her wechselt, passiert das eben nicht.

Die Feststell-Differentialsperre

Na einfach, werden Sie jetzt sagen, da müssen die Herren Konstrukteure ihre Sperre eben so dimensionieren, daß die auch schon mal einen Bedienungsfehler aushält. Damit treffen Sie auf Anhub die Stelle, an der die Eljot-Sperre verwundbar ist.

Warum dieser Sperre die narrensichere Dimensionierung fehlt, hat einen Grund. Und dieser Grund liegt ausgerechnet in dem Streben von Suzuki Deutschland, alles ganz perfekt zu machen. Dazu gehört der Wunsch, für den Eljot eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) zu bekommen, damit kein Eljot-Käufer eine Einzelabnahme seines Serienfahrzeugs durch den TÜV braucht. So weit, so gut.

Auf einen Blick: Eljot 80

MOTOR	Wassergekühlter 4-Zylinder-Reihen-Benzinmotor, obenliegende Nockenwelle, über Zahnriemen angetrieben, Ölfilter im Hauptstrom, Mikuni-Vergaser 32 PHD, Hubraum 797 ccm, Bohrung 62,0 x 66,0 mm Leistung 29,4 kW (40 PS) bei 5500 U/min Drehmoment maximal 59 Nm (6,1 mkg) bei 3000 U/min Verdichtung 8,7:1 Drehstromlichtmaschine 35 A, Batterie 35 Ah Treibstofftank 40 l, Ölinhalt 3,0 l
KRAFT-ÜBERTRAGUNG	Hinterradantrieb, zuschaltbarer Vorderradantrieb (während der Fahrt zuschaltbar) Vollsynchronisiertes 4-Ganggetriebe: I: 3,835, II: 2,395, III: 1,543, IV: 4,062, Verteilergetriebe: Straßengang 1,563, Geländegang 2,571 Achsantrieb: Gesamtuntersetzung 1. Gang im Geländegang 44,924:1, in dieser Untersetzung max. Drehmoment im 1. Gang je Rad 68,5 mkg bei 10,3 km/h 100%iges Sperrdifferential hinten
FAHRWERK	Kastenrahmen mit drei Quertraversen, Starrachsen vorn und hinten an Halbelliptikfedern, Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten Felgen 4,50 E x 16 Reifen 6,00 - 16/4PR, Reifendruck 1,2 bar vorn, 1,2 bar hinten Trommelbremsen vorn und hinten, hydraulisch betätigt, Zweikreisbremssystem mit Bremskraftregler, Feststellbremse auf Kardanwelle wirkend, zuschaltbare, kraftschlüssige Differentialsperre hinten als Feststellbremse
ABMESSUNGEN UND GEWICHTE	Länge 3195 mm, Breite 1395 mm, Höhe 1845 mm; Radstand 1930 mm, Spurweite 1190 mm vorne, hinten 1200 mm Bodenfreiheit vorne 240 mm, hinten 240 mm (jeweils gemessen am Differential) Innenhöhe über den Sitzen vorne 1030 mm, hinten 850 mm Sitztiefe vorne 405 mm, Innenbreite vorne 1125 mm, hinten 1015 mm, Ladefläche 770 mm breit zwischen Radkästen, Vordersitz 910 mm, hoch 740 mm Zulässiges Gesamtgewicht 1140 kg Leergewicht (vollgetankt) 825 kg (mit faltverdeck), Zuladung 315 kg Anhängelast gebremst 600 kg, ungebremst 300 kg
MESSWERTE	Höchstgeschwindigkeit 94,6 km/h offen, 105,5 km/h geschlossen, vollgetankt, eine Person bei 5400 U/min. Kilometerstand 4600 km Beschleunigung aus dem Stand auf jeweils vollgetankt, mit 1 Person besetzt Tachometerabweichungen
	80 km/h 22,7 Sek. 90 km/h 36,6 Sek. Tacho echt 80 75,9 km/h 90 86,9 km/h 100 96,8 km/h
	Wenn der Kilometerzähler 100 km anzeigt, sind tatsächlich 96,2 km zurückgelegt. Alle Meßwerte beziehen sich auf die tatsächlich zurückgelegte Strecke sowie die echte Geschwindigkeit.
	Kraftstoffverbrauch: Stadtverkehr 9,8 l/100 km Landstraße Schnitt 70 km/h) 10,5 l/100 km Landstraße (Schnitt 80 km/h) 11,2 l/100 km Autobahn (Schnitt 90 km/h) 11,5 l/100 km (Redivierte Werte aus OFF ROAD 1/80)
PREISE	Grundmodell 12500,- DM, Dach 330,- DM, Türen 150,- DM, Klappsitze hinten 108,- DM
HERSTELLER	Suzuki Motor Co Ltd, 300, Takatsuka, Japan
VERTRIEB	Deutschland: Suzuki Motorhandels GmbH Deutschland, Postfach 460845, 8000 München 46 Österreich: Suzuki Motor Handelsgesellschaft, Wasserfeldstraße 15, A-5020 Salzburg

Der Pferdefuß kam. Und er kam spät, im Oktober 1979. Da bemerkten die deutschen Genehmiger, daß die Handbremse des Eljot nicht auf die Bremstrommeln der Hinterräder wirkt, sondern auf die hintere Kardanwelle. Somit sei die Handbremse nicht die erforderliche Feststellbremse, da sich die Räder ja ungehemmt und frei drehen können. Somit könnte sich der geparkte Eljot, eine abschüssige Straße mit ganz bestimmtem Kurvenradius vorausgesetzt, in Bewegung setzen. Daß etwa Range Rover oder Toyota Land Cruiser Handbremsen desselben Prinzips haben, konnte die Genehmiger offensichtlich nicht interessieren, denn hier ging es ja um den Eljot. Dem wurde eben eine Differentialsperre verordnet. Ohne Differentialsperre keine ABE. Basta.

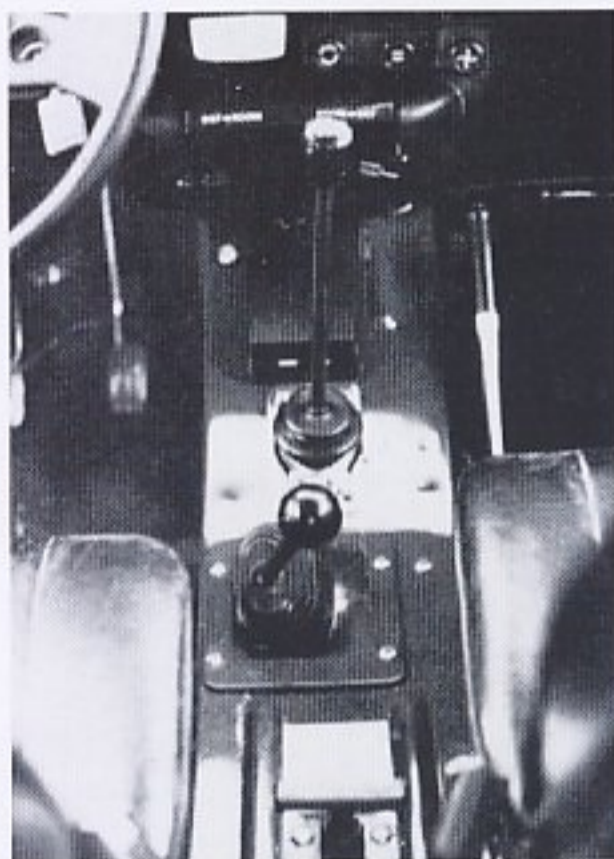
Hier muß sich nun der Fehler eingeschlichen haben. Sei es ein Denkfehler. Oder ein Übersetzungsfehler vom Deutschen ins Japanische. Irgendwem fehlte, so denke ich mir, die Voraussicht, daß bei einem Geländefahrzeug eine mechanische Differentialsperre eben nicht nur zum sicheren Parken, sondern auch zum zügigen Fahren abseits der Straße benutzt werden wird. Und bei mangelnder Erfahrung oder schlechtem Gedächtnis eben auch bei Straßenfahrt.

In erstaunlich kurzer Zeit, nach einem knappen halben Jahr, war die Sperre da. Eben nur eine Nummer zu schwach. Was gewiß auch bei Prüffahrten hätte auffallen müssen.

Was die Sperre im Gelände bringt

Natürlich kommen Sie mit einem gesperrten Eljot auch dort noch eine Steilstrecke, deren Untergrund unterschiedlich griffig ist, herauf, an der Sie bei offenem Differential mit einem durchdrehenden Rad hängenbleiben und rückwärts den Rückzug antreten müssen. Natürlich können Sie sich mit eingelegter Sperre aus einem Schlammloch befreien, in dem Sie ungesperrt auf Fremdhilfe angewiesen sind. Es ist nicht so, daß die Sperren bei jeder Belastung wegbrechen. Und ich bin sicher, daß bei vielen Eljots die Sperre ein ganzes Eljot-Leben lang halten werden. Nur will die rechte Unbekümmertheit nicht aufkommen, die Sie sonst mit Fahrzeugen dieser Art genießen können. Es sei denn, Sie ziehen den Knebelgriff nie und fahren mit sicherem Gespür nur dort, wo Sie sich nicht in ausweglose Kraftakte hineinmanövrieren.

Wer mit dem Gedanken spielt, sich einen Eljot in der jetzigen Serienausführung zu kaufen, kann sehr leicht selbst entscheiden. Wenn er nur dort fährt, wo 95 Prozent der Eigner von Geländefahrzeugen fahren, wird ihm nichts Böses widerfahren. Die meisten anderer Wagen haben eh keine Differentialsperre.



Griffgünstig: die Differentialsperre

Wer jedoch mehrfach im Jahr an Veranstaltungen teilnimmt, die mehr und mehr zu Materialschlachten werden, sollte sich den Eljot nicht wegen seiner Differentialsperre kaufen, sondern allenfalls, weil der Eljot durch sein geringes Gewicht ohnehin ein gutes Geländegerät ist. Wer die Absicht hat, die Sperre auf Teufel-komm-raus einzusetzen, für den ist der Eljot zur Zeit nicht das geeignete Instrument.

Verständlich, daß Suzuki Deutschland mit dem augenblicklichen Zustand nicht gerade glücklich ist. Die Bemühungen zielen auf die Verwendung von festerem Material, um die Achillesferse des Eljot so rasch wie möglich zu kurieren.

Welchen Reifen?

Der Käuferdrang nach breiten Reifen macht auch vor dem kleinen Eljot nicht Halt. Die Walzen vom Format L60-15 auf 8x15 Felgen geben ihm ein so gesundes Aussehen. Zumal sie vom TÜV eingetragen werden, obwohl sie von Suzuki nicht für den Eljot freigegeben sind. Zu dieser Freigabe wird es auch nicht kommen, was ich verstehe, seit ich ein Fahrzeug sah, dessen rechtes Hinterrad alle fünf Radbolzen abgeschert hatte.

Falls Ihnen das nicht genügt, müssen Sie wissen, daß diese Breitreifen den Geradeauslauf des Eljot verschlechtern und durch ihren größeren Roll- und Luftwiderstand die Höchstgeschwindigkeit um rund 10 km/h reduzieren. In der Regel wird ein Breitreifen-Eljot kaum über 90 km/h hinauskommen. Mit geschlossenem Verdeck. Und wenn Sie das Glück haben, einen be-

sonders gut rennenden Eljot zu erwischen, dann dreht der Motor – wegen des geringeren Abrollumfangs der Breitreifen – bei Tempo 100 mit 5400 U/min und nicht wie bei den Serienreifen mit nur 4800 U/min. Für jeden, dem die serienmäßigen Bridgestone Snow Master (5.00-16) einen zu schmalen Fuß geben, kommen als Alternativen die Bridgestone Gürtelreifen RD-702 Steel im Format 195 R-15 auf 5,5x15 Felgen infrage. Eine Freigabe durch Suzuki ist zu erwarten.

Was er kostet und was er verbraucht

Der nackte Eljot kostet 12 500 Mark. Dazu kommen faltverdeck (330 Mark), Blechtüren (150 Mark) und die beiden hinteren, quer zur Fahrtrichtung eingebauten Klappsitze (108 Mark). Diese drei Aufpreise sind fair, gelten jedoch nur, wenn die Extras zusammen mit dem Wagen bestellt werden. Damit kommt der Eljot auf 13 088 Mark plus 350 Mark für Fracht und Kfz-Brief.

Dafür bekommen Sie einen Wagen, der in der Stadt meist unter 10 Liter/100 km bleibt und auf Landstraßen, zügig mit 70 bis 80 km/h gefahren, zwischen 10,5 und 11,2 Liter verbraucht. Selbst die Beschleunigungsmessungen (0–80: 21,6 s; 0–90: 35,4 s) und die Ermittlung der Höchstgeschwindigkeit (offen 94,6 km/h; geschlossen 105,5 km/h) trieben den Konsum auf nur 12,4 Liter/100 km/h.

Der Testwagen hatte die Overnight-Perrenning. Die ist teuer (1049 Mark) und praktisch. Nicht nur zum Abstellen in der Nacht, sondern zum Fahren bei jeder Tages- und Nachtzeit. Wenn Sie allein fahren, öffnen Sie die Abdeckplane nur über dem Fahrersitz. Alles andere bleibt windgeschützt abgedeckt. Und an kühlen Abenden behalten Sie warme Füße, weil die Heizung schön bläst. Wenn Sie zu zweit fahren, bleibt hinter Ihnen beiden ein abgedeckter Stauraum, aus dem auch heftiger Fahrwind weder Handtuch noch Zeitung entführen kann.

Nachts ersparen Sie sich beim Parken an der Laterne die umständliche Fummlei mit dem Verdeck. Selbst spätsommerliche Wolkenbrüche drückten kaum mehr als ein paar Tropfen in den Eljot.

Was Sie sonst noch alles an und auf den Eljot bauen können, steht auf den nächsten Seiten. Nur vergessen Sie nicht, daß er, mit faltverdeck und Blechtüren ausgerüstet, ohnehin nur noch 315 Kilo Zuladung hat. Besetzt mit zwei 75-Kilo-Menschen bleiben 165 kg übrig. Noch etwas: je mehr Sie den Eljot für eine 400 km-Tour vollpacken, desto weniger ist er geneigt, Ihnen als Tourenwagen Spaß zu machen. ■