

# 40 Jahre Suzuki Jimny:



## Wie ein geschrumpfter Jeep



**C**hrom, Leder, Leistung - all das sind Dinge, die viele begehrte Klassiker ausmachen. Ein Auto kann da definitiv nicht mithalten: der Jimny von Suzuki. Dem wurde keine Spur dessen mitgegeben, was einen Wagen nobel oder gar luxuriös erscheinen lässt. Der Jimny war klein, er war zweckmäßig, und er machte auch vor unwegsamem und schmutzigen Untergründen nicht halt. Genau diese Reduzierung auf das Wesentliche oder das pure Dasein als Auto macht ihn aber auch zu etwas Besonderem. Dass er außerdem aussieht wie ein viel zu heiß gebadeter Geländewagen der US-Marke Jeep, kann in Klassiker-Kreisen nicht schaden. Denn echte Oldtimer sind frühe Jimny wirklich - in diesem Jahre wird der kleine Suzuki 40 Jahre alt.

In Japan gab es die Klasse der sogenannten Kei-Cars. Damit waren kleine und leichte Autos gemeint, für die weniger Steuern und Versicherung zu zahlen waren. Damit aber ein Auto ein Kei-Car sein durfte, musste es einige gesetzliche Bestimmungen erfüllen. Grundsätzlich galt damals für Kei-

Cars die Regel, dass der Motor nicht mehr als 360 Kubikzentimeter Hubraum haben durfte. Außerdem galten drei Meter Länge als Höchstmaß. 1,3 Meter Breite durften ebenfalls nicht überschritten werden. Das führte bei dem Auto, das 1970 als Suzuki Jimny beziehungsweise LJ 10 auf den Markt kam, zu der einen oder anderen kuriosen Lösung: Hätte man - wie bei vielen anderen Geländewagen - das Reserverad am Heck montiert, dann wäre der kleine Suzuki länger als drei Meter geworden. Was also tun? Ganz einfach: Man verzichtet auf eine Hälfte der Rückbank, stopfte dort das Reserverad hinein und bot das Auto fortan als Dreisitzer an. Der luftgekühlte Zweizylinder-Zweitakter leistete 25 PS, was für 72 km/h Höchstgeschwindigkeit gut war. Wer einen LJ 10 kaufen wollte, musste sich ein wenig beeilen. Denn schon zwei Jahre nach der Markteinführung kam die Ablösung in Form eines überarbeiteten Modells, das nun LJ20 hieß. Dem Motor wurde eine Wasserkühlung spendiert, und die Leistung „explodierte“ geradezu - auf 32 PS. Mit der nun mög-

lichen Spitzengeschwindigkeit von 76 km/h tastete man sich ein kleines Stück näher an die Schallmauer von 100 km/h heran. Ebenfalls neu war, dass es den Geländewagen nun auch in einer Hardtop-Ausführung mit festem Dach gab. Weil außerdem die Kei-Car-Regeln verändert worden waren, durfte das Reserverad seinen Platz im Innenraum wieder verlassen. Zudem schien Suzuki der Heimatmarkt nicht mehr genug zu sein: Es wurde eine Linkslenker-Version gebaut, die es schließlich auf den US-Markt schaffte. Optisch unterschied sich Nummer 20 von Nummer 10 übrigens vor allem am Kühlergrill: Statt der ursprünglich horizontalen Streben gab es beim neueren Modell vertikal angeordnete.

### 1979 Einstand in Deutschland

Wieder blieb Käufern wenig Zeit - die nächste Generation folgte schon 1976. Weil es ja zu einfach wäre, je nach Markt nur zwischen einer Bezeichnung wie Jimny oder LJ-irgendwas unterscheiden zu müssen, setzte Suzuki nun noch einmal drauf: Das neue Modell hieß mal Jimny 550, mal LJ 50 und

mal SJ 10. Dahinter verbarg sich aber immer die nun deutlich auf 3,17 Meter gewachsene Konstruktion, in der ein zweitaktender Dreizylinder mit nun 33 PS arbeitete, so dass der Wagen nun tatsächlich an der 100 km/h-Marke kratzte.

Und langsam nahte auch die Zeit, zu der das Auto seinen Einstand in Deutschland gab: 1979 stellte Suzuki auf der IAA in Frankfurt erstmals einen kleinen Geländewagen für den Export nach Europa vor. In der Zwischenzeit hatte der Jimny weitere Änderungen erfahren: Als Antrieb kam nun endlich ein Viertakter mit vier Zylindern und 39 PS zum Einsatz, außerdem gab es weiteres Wachstum, mittlerweile auch an der Spurweite der Achsen.

Obwohl der Hersteller sich schon mit verschiedenen Bezeichnungen versucht hatte, sollte es für den Europastart von Suzuki noch einmal etwas anderes sein. Für 12 500 Mark sollte der Kunde in Deutschland ab 1980 das Auto mit dem Namen Jipsy bekommen. So jedenfalls war der Plan. Doch Karmann in Osnabrück hatte

sich diesen Namen bereits schützen lassen. Also kam das Auto als LJ nach Deutschland. Der Hersteller bemühte sich eifrig, die Lautsprache des Kürzels in den Vordergrund zu stellen: «Eljot» sollte es sein. Damals dürfte das in nicht wenigen Köpfen die Erinnerung an den Walt-Disney-Film „Elliot, das Schmunzelmonster“ aus dem Jahr 1977 wachgerüttelt haben. Das wiederum könnte dem LJ zusammen mit seinem Erscheinungsbild als irgendwie niedlicher Kleinst-Geländewagen und dem auch 1980 schon leicht historisch anmutenden Design einen Sympathie-Bonus eingebracht haben. Was sich in einem Achtungserfolg bei den Verkaufszahlen ausdrückte: Bis zur nächsten IAA im Jahr 1981 wurden allein in Deutschland laut Suzuki mehr als 10 000 LJ verkauft.

Heute ist der Jimny in der fünften Modellgeneration angelangt und heißt auch wieder so. Gerade der vergangene Winter hat aber den alten LJ noch einmal ins Bewusstsein gebracht: Viele Winterdienste setzen immer noch auf den unverwundlichen Allradler. (dpa)