

---

## Suzuki Allgrip: Die Japaner bieten drei Allradssysteme

Von Peter Schwerdtmann

Erinnern Sie sich noch an das Auto, dessen Modellbezeichnung LJ mit starker Betonung auf dem ersten Buchstaben gesprochen wurde, sodass es klang wie das französische Wort „elle“ (deutsch „sie“). Das J klappte dann nur noch tonlos hinterher: Suzuki LJ – jahrelang ein Pseudonym für das Trotzauto junger Frauen. Diese Vorliebe der Weiblichkeit bald nach dem Marktstart 1979 in Deutschland brachte dem Kleinen viele Spitznamen ein – auch diesen: „Brötchenholgerät“.

Doch die Tage des Suzuki LJ Symbol als Gegenentwurf zu den Machomobilen der Herrenwelt sind schon längst vorbei. Niemand kommt heute noch auf die Idee, einen LJ als Modell des klassischen Jeep im Maßstab 2:1 zu diffamieren. Das liegt auch an den damals schon vorhandenen Fähigkeiten im Gelände, der LJ konnte fast so viel Dreck fressen wie sein Vorbild – der Jeep.

Suzuki ist eben nicht nur der Kleinwagenexperte, sondern gleichzeitig auch einer der großen Allradspezialisten – mit unterschiedlichen Allradtechniken nun unter einer gemeinsamen Dachmarke: Allgrip. Die drei Allradtechniken wiederum heißen nun Allgrip Auto, Allgrip Pro und Allgrip Select.

Allgrip Auto stellt eine einfache, robuste und zuverlässige Technik dar. Eine Visko-Kupplung trennt den Frontantrieb von der Welle zur Hinterachse ab. Treten zwischen vorn und hinten Drehzahlunterschiede auf, schließt die Kupplung und leitet Moment an die Hinterachse, fast bis zu 50 Prozent. Beim neuen Suzuki Ignis sorgt zusätzlich ein Grip-Control-Schalter dafür, dass der Drehmomentaufbau zum Beispiel auf Eis nicht zu hektisch erfolgt. Allgrip Auto arbeitet auch in der Allradvariante des Suzuki Swift. Das System Auto zeigt seine Stärken auf nasser und glatter Fahrbahn.

Beim System Allgrip Pro sorgt ein Verstellmotor für eine starre Verbindung der beiden Achsen, wenn der Untergrund Kraft an allen vier Rädern erfordert. Beim Suzuki Jimny lässt sich jetzt die Vorderachse bis zu einer Geschwindigkeit von 100 km/h – also bei der Fahrt – dazuschalten. Auch kann bis zu 50 Prozent des Drehmoments nach vorn übertragen werden. Für den Ausgleich der Drehzahlunterschiede zwischen links und rechts sorgt das ESP. Außerdem gibt es eine zuschaltbare Geländeuntersetzung, die nur die halbe Drehzahl zulässt. Dabei handelt es sich nicht um eine Bergabfahrhilfe, aber es hilft, die Geschwindigkeit bergab im Griff zu behalten und erleichtert es bei Steigungen, den besten Weg im Gelände zu finden.

Allgrip Select ist das System für die größeren Geländewagen und SUV von Suzuki wie den Modellen Suzuki SX4 S-Cross, Vitara und Vitara S. Das System lässt sich über einen Drehregler in den Modi „Auto“, „Sport“, „Snow“ und „Lock“ einstellen. Bei „Auto“ fährt das Auto mit Frontantrieb. Die Hinterachse wird nur bei Bedarf automatisch dazu geschaltet. Bei „Sport“ reagiert der Allradantrieb spontaner, bei „Snow“ gelassener und bei „Lock“ wird das Drehmoment starr 50:50 zwischen den Achsen verteilt. Dieser Modus lässt sich bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h aktivieren. Allgrip Select ohne den „Lock“-Modus bietet Suzuki auch bei den Modellen SX4 Classic und der Limousine Kizashi.

Wir hatten jetzt in regengesättigtem Irland die Gelegenheit, die drei Systeme in der ihnen zgedachten Umgebung zu erleben. Im Suzuki Ignis fehlte es auch auf nassem Asphalt nicht an Traktion. Erstaunlich, was das Select-System alles beim Vitara im Gelände alles schafft. Mit der „Lock“-Einstellung wühlte sich unser Vitara beeindruckend mit seinen Sommereifen durch den Schlamm. Klettermeister war aber der Suzuki Jimny mit dem Pro-

---

System.

Besonders beim Jimny sorgen die kurzen Überhänge vorn und hinten und die große Bodenfreiheit für optimale Voraussetzungen fürs harte Gelände. Er ist der Suzuki mit Allradantrieb, der die meiste Zeit im Gelände verbringen wird; denn er hat eine große Fangemeinde unter den Freunden des Fahrens im Gelände. Die meisten davon sind Männer. So hat sich der Jimny als einer der Nachfolger des LJ sich im Laufe der Jahre dann doch auf die Seiten der Männer geschlagen. Die Damen von heute haben es doch lieber ein bisschen komfortabler, zum Beispiel in einem SUV. (ampnet/Sm)

---

## Bilder zum Artikel



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



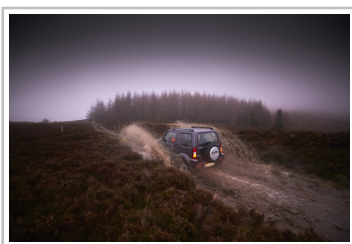
Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



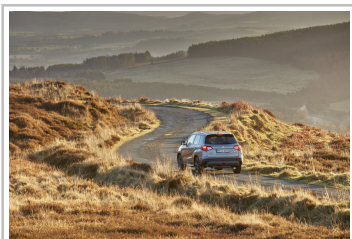
Suzuki Ignis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki Vitara S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki Vitara S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



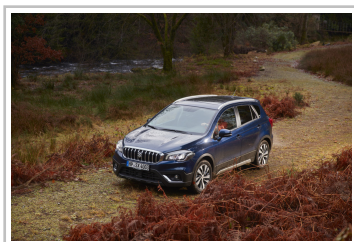
Suzuki Vitara S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



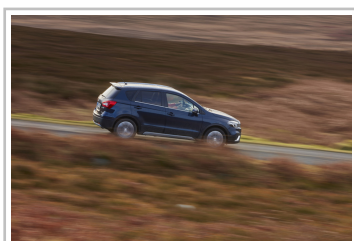
Suzuki Vitara S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki SX4 X-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki SX4 X-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki SX4 X-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki SX4 X-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki Ignis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



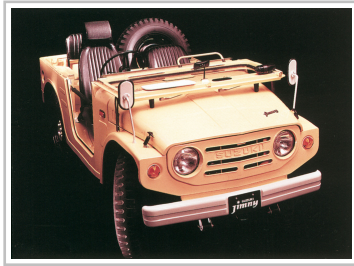
Suzuki LJ.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Suzuki Jimny 360 (LJ 10).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki Jimny 360 (LJ 10).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki

---



Suzuki LJ 80.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki

---



Suzuki LJ 50 (1979).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki

---



Suzuki LJ 80.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki

---



Drei Generationen (von links): Suzuki LJ 80, SJ Samurai und Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki

---



Drei Generationen (von links): Suzuki LJ 80, SJ Samurai und Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki

---