

Suzuki Jimny – Geschiedenis

"Een klein autootje met vierwielaandrijving dat geen enkele moeite heeft met slechte wegen en in staat is om daar te komen waar andere auto's onmogelijk raken." Met die filosofie in het achterhoofd kwam de allereerste telg van de Jimny-reeks, de LJ10, in 1970 op de markt. Als enige authentieke terreinwagen in het Japanse segment van de mini-autootjes zorgde hij voor sensatie op de 4x4-markt, die tot dan enkel bestond uit grote auto's met dikke motoren. Gedurende bijna een halve eeuw sinds die datum heeft Suzuki zijn technologie steeds verder verfijnd om aan allerlei eisen te voldoen. Vandaag leidt de evolutie van die passie en het samenbrengen van alle technologische ontwikkelingen tot de nieuwste Jimny. Die gloednieuwe Jimny is de volgende stap in de geschiedenis van de enige authentieke kleine, lichtgewicht terreinwagen, het meesterstuk van Suzuki's 4x4-geschiedenis.

Eerste generatie (1970 –)

De ontwikkeling van de LJ10, Suzuki's eerste vierwielaangedreven lichtgewichtauto, begon in 1968. Om het ruwe gebruik dat van een terreinwagen gemaakt wordt te kunnen verdragen, werd hij op allerlei manieren extreem op de proef gesteld. Zo liet men hem van op een meter hoogte op de grond vallen en werd zijn duurzaamheid getest op de vulkanische zandgronden van Mount Fuji. In maart 1970 kwam hij uiteindelijk op de markt als allereerste in serie gebouwde vierwielaangedreven auto in het typisch Japanse segment van mini-autootjes. De compacte LJ10 was specifiek voor beroepsgebruik ontwikkeld. Hij had drie plaatsen en woog niet meer dan 600 kg en had een 1.930 mm lange wielbasis. Hij stond op een ladderchassis, had een transfertbak met lage gearing en starre assen - allemaal elementen die behouden zijn op de latere generaties - en stond op bladveren om overweg te kunnen met een zware belading van de lichte en kleine carrosserie. De met ritsen bevestigde deuren waren van canvas. De eerste LJ werd aangedreven door een kleine luchtgekoelde tweecilindermotor van 360 cc die 25 pk leverde. Door zijn unieke filosofie en opmerkelijke prestaties kreeg hij veel lof, niet alleen van professionele gebruikers, maar ook van mensen die hem niet als zuivere terreinwagen inzetten.

Terwijl het aantal klanten gestaag groeide, evolueerde de LJ om tegemoet te komen aan de eisen van de verschillende markten. Op basis van de veelvuldige vraag uit sneeuwrijke gebieden werd de LJ20 die twee jaar later (in 1972) op de markt kwam uitgerust met een watergekoelde motor en een krachtigere verwarming. Er kwam ook een bestelwagenuitvoering, en het was dit model dat het karakteristieke radiatorrooster met verticale openingen introduceerde.

Door het succes van de LJ10 en LJ20 in Japan, werd de LJ50, uitgerust met een krachtigere, 550cc grote driecilinder tweetaktmotor met waterkoeling vanaf 1974 geëxporteerd naar Centraal en Zuid-Amerika, het Midden Oosten en Oceanië. Al snel kreeg het model de solide reputatie van een leuk autootje waarmee je overal kon raken. Wat begon als een utilitair voertuig werd voortdurend opgewaardeerd, en de exportcijfers groeiden gestaag. Voor de LJ80, het laatste LJ-model, dat in 1977 werd gelanceerd, ontwikkelde Suzuki een grotere motor voor beter aan de wereldmarkt aangepaste prestaties. De LJ80 had ook een stijlvoller design, met bredere, uitstekende wielkasten voor- en achteraan. De motorkap, die nog altijd vastgemaakt werd met twee clips met veren zoals op de vroegere LJ's, werd lichtjes opgehoogd om plaats te maken voor de grootste verandering: een nieuwe 800 cc viertakt-viercilinder met waterkoeling en 41 pk. De LJ80 was Suzuki's eerste viertaktauto, en de LJ-modellen werden in niet minder dan 109 landen verkocht.

In totaal werden van de eerste reeks LJ-Jimny's 243.000 stuks verkocht.

Tweede generatie (1981 -)

In 1981, elf jaar na de lancering van de LJ10, werd de Jimny voor het eerst volledig vernieuwd. Terwijl vierwielaangedreven auto's steeds populairder werden in Europa en Noord-Amerika, nam de vraag naar LJ's toe, en de tweede generatie, SJ410 genaamd, werd strategisch ontwikkeld om over de hele wereld verkocht te worden.

Met het scherpe design van de SJ410 evolueerde het oorspronkelijk puur praktische imago van de Jimny naar dat van een stijlvolle terreinwagen die zowel voor stadsgebruik als het zuivere terreinwerk geschikt was. Hij was ook bedoeld als een auto voor beide geslachten, met een zo optimaal mogelijke binnenruimte en dito rijcomfort. Hij bleef zijn terreinwagen-erfgoed trouw en nam de ophanging met bladveren van zijn voorgangers over, terwijl zijn aan- en afrijhoeken groter werden. Onder de motorkap lag een gloednieuwe viercilinder viertaktmotor van 1.000 cc met 45 pk. Zijn hogere vermogen en koppel bezorgden hem stevige prestaties op én naast de weg, waardoor hij aanzienlijk bijdroeg aan de expansie van de markt voor vierwielaangedreven vrijetijdsvoertuigen.

In 1984 volgde de SJ413 met de ambitie om wereldwijd succesvol te worden. Hij was voorzien van een 1.3-liter met een lichtgewicht cilinderblok uit aluminium, en had de grootste cilinderinhoud van alle op dat moment verkochte Suzuki's. Zijn wereldwijde populariteit groeide zo snel dat op een bepaald moment niet minder dan 7.000 van de 10.000 stuks die elke maand in Japan geproduceerd werden voor de export bestemd waren. Jaar na jaar werden verbeteringen aangebracht, waaronder het toevoegen van stuurbevestiging en een handgeschakelde vijfversnellingsbak voor meer rijgemak. Het rijcomfort ging er daarnaast aanzienlijk op vooruit toen voor de ophanging werd overgeschakeld van de bladveren -die al van bij de eerste generatie gebruikt werden en wel sterk waren, maar niet ideaal voor het absorberen van trillingen – naar de vandaag nog altijd gebruikte driearmige ophanging met schroefveren die voor een mooi evenwicht tussen terrein- en wegprestaties zorgen.

Van de tweede generatie werden verschillende modellen gebouwd, waaronder versies met een canvasdak, breedspoor- en lange wielbasisuitvoeringen en pick-upversies die op vraag van sommige markten geïntroduceerd werden. Hij werd ook op meerdere locaties gebouwd, waaronder Japan, Spanje en India, en kreeg in verschillende landen en regio's over de hele wereld een reeks verschillende namen zoals Samurai, Caribbean en Sierra.

In totaal werden van de tweede Jimny-generatie 1.693.000 stuks verkocht.

Derde generatie (1998 -)

In 1998 volgde de derde generatie van de Jimny. Terwijl hij zijn terreinwagenkarakter behield introduceerde die een hoger comfortniveau en een grotere stabiliteit en wendbaarheid op de openbare weg. Zijn koetswerk werd opnieuw ontworpen en kreeg een stevige, rondere vorm die de gladde, aerodynamische lijn accentueerde maar typische Jimny-elementen zoals de verticale openingen in het radiatorrooster behield. Het nieuwe ontwerp transformeerde het conventionele beeld van een 4x4 en introduceerde een nieuwe generatie terreinwagenstyling. Zijn wielbasis werd verlengd voor een ruimer interieur, en de overhangen voor- en achteraan werden ingekort voor nog grotere aan- en afrijhoeken. Het ladderchassis en de driearmige starre ophanging werden verfijnd voor nog meer wegcomfort én betere terreinprestaties. De nieuwe part-time vierwielaandrijving liet van 2- naar 4-wielaandrijving overschakelen toe zonder dat de auto stil moest staan, waardoor snelle aanpassingen aan plotse weersveranderingen of een gewijzigde ondergrond mogelijk werden. Omdat hij tegemoetkomt aan de verschillende wensen van trendy stadsvervoer tot professioneel werkpaard in de wildernis, is de derde Jimny-generatie zelfs twintig jaar na zijn lancering nog steeds wereldwijd geliefd.

In totaal werden van de derde Jimny-generatie 918.000 stuks verkocht.

Vierde generatie (2018 -)



Persbericht

In 2018 evolueert de Jimny nogmaals. Als perfecte belichaming van de geest van zijn geliefde voorgangers en het basisconcept van de “unieke lichtgewicht-4x4” introduceert de nieuwe Jimny bij zijn debuut nog meer functionaliteit en praktische bruikbaarheid, zowel qua voorkomen als qua prestaties. Ontworpen als “gereedschap voor professionals” respecteert hij de authenticiteit van de eerdere Jimny’s en neemt hij er het robuuste ladderchassis van over, samen met de part-time vierwielaandrijving met transfertbak en de driearmige starre as-ophanging met schroefveren, die allemaal essentieel zijn voor het zwaardere terreinwerk. Aan de buitenkant oogt hij eenvoudig en mooi, met een koetswerk dat in elk detail hint naar zijn sterke terreincapaciteiten. Het interieur ademt een sfeer van avontuur met zijn rechtlijnige, praktische en franjeloze design. Terwijl hij het compacte koetswerk en de echte terreincapaciteiten heeft die nodig zijn om op de slechtste wegen zijn mannetje te staan, werden evenmin compromissen aanvaard voor wat zijn gedrag op normale wegen betreft, door zijn rigide ladderchassis en verbeterde ophanging die zowel het rijcomfort als het weggedrag ten goede komen. Als motor werd gekozen voor een krachtigere en zuinige 1.5-liter. De nieuwste generatie werd geperfectioneerd om professionals en Jimny-fans tevreden te stellen, maar ook het nodige plezier te bezorgen aan wie ermee in de stad rijdt of voor het eerst met de Jimny kennismaakt.

De Jimny-modellen zijn over een periode van bijna vijftig jaar wereldwijd meer dan 2.854.000 keer verkocht in 194 landen en regio’s. De nieuwe Jimny zal ook nu de steun en toeverlaat blijven van outdoor professionals, en een bron van plezier voor avonturiers op en naast de gebaande paden.

* Specificaties en beschikbaarheid kunnen variëren naargelang de markten.

*2 Verkoopcijfers tot maart 2018.