Suzuki Jimny

Erfgenaam van een lange bloedlijn

Dat 2018 voor Suzuki een erg belangrijk jaar was, ligt niet enkel aan de goede verkoopcijfers van het merk. Het komt ook – en we zouden haast zeggen: ‘vooral’ – door een emotionele gebeurtenis die alle werknemers van het bedrijf het voorbije jaar zullen onthouden. Dit jaar werd namelijk gekenmerkt door de lancering van een nieuwe generatie van een model dat ons erg zeer nauw aan het hart ligt: de Jimny.

De lancering van de Jimny, dat is een beetje zoals de doortocht van een komeet: het komt niet elke dag voor. De laatste keer dat dit gebeurde, was twintig jaar geleden. En daarvoor… Neen, we gaan hier niet zomaar eventjes alle lanceringsdata van de vroegere Jimny’s citeren. We vertellen u zijn geschiedenis liever in detail. Naar onze mening, en u zult ons ongetwijfeld gelijk geven, heeft hij een plek verdiend in het pantheon van de legendarische 4x4’s.

Hope

Heel lang geleden zei een in de westerse wereld sterk verspreid cliché dat de Japanse auto-industrie zich beperkte tot het kopiëren van wat de Europeanen en de Amerikanen deden. Dat klopte niet. Of het was misschien een beetje waar… Wij zeggen liever dat de Japanners niet kopieerden, maar miniaturiseerden. Heel vroeg al positioneerden de Japanse autobouwers zich als specialisten in mini-auto’s, en Suzuki vormde daarop geen uitzondering.

In de jaren 40 dook een nieuw type auto op. Het was vrij rudimentair en kon zich in zeer vijandig terrein wagen. De uitvinding kwam uit Amerika en heette Jeep. Er was geen twijfel mogelijk dat de Japanse ‘kopieermachines’ een mini-Jeep zouden uitvinden. En toch gebeurde dat niet. Twintig jaar lang toonde geen enkele constructeur uit Japan interesse voor de formule.

Aan het einde van de jaren 60 was er dan toch een autobouwer die eraan dacht: Hope Motor Company. In 1967 stelde het de HopeStar ON360 voor, een zeer rustiek voertuig met twee zitplaatsen en zonder deuren, dat werd aangedreven door een kleine en luchtgekoelde tweetaktmotor van 359 cc en gebruikmaakte van een zeer robuuste vierwielaandrijving. Suzuki heeft dit concept dus niet uitgevonden, maar zag wel onmiddellijk het potentieel ervan in en deed er alles aan om de rechten erop te verwerven. In 1968 had Hope nog maar een vijftiental van deze auto’s verkocht en stond het zijn rechten af aan Suzuki, dat de flop van zijn concurrent wist om te buigen naar een mooi verhaal.

LJ10

Suzuki paste slechts twee aspecten van het concept aan: het koetswerk en de motor van 21 pk, die werd vervangen door een eigen blok. Dat vertoonde volledig identieke kenmerken, maar onderscheidde zich door zijn vermogen van 25 pk. Dat klinkt misschien lachwekkend, maar het is wél 20 procent meer. Een andere vondst was om het reservewiel achter de bestuurdersstoel te plaatsen eerder dan achter op de auto. Daarmee bleef de totaallengte onder de 3 meter en omdat de motor kleiner was dan 360 cc, paste de Suzuki LJ10 (die in 1970 op de markt kwam – na de Jeep en de Land Rover, maar voor de Mercedes G-Klasse) in de categorie van de Kei Cars, met alle bijhorende fiscale voordelen. Dankzij die eigenschap, en omdat hij de eerste Kei Car voor het terrein was, volgde een onmiddellijk succes. De officiële naam van de auto is dus LJ10, en zelfs wij weten niet waar de naam ‘Jimny’ vandaan is gekomen. Maar hij dook wel op hetzelfde moment op als de LJ10 en dus was een legende geboren.

Wereldveroveraar

In 1972 was daar de LJ20, een upgrade van de LJ10, met een krachtiger motor en de mogelijkheid om het achterwiel achterop te plaatsen, wat twee extra zitplaatsen opleverde. De LJ20 was bovendien de eerste die een versie met het stuur links kreeg en dus op markten buiten Japan verkrijgbaar was.

In de loop der jaren zette de Jimny zijn evolutie verder. Hij evolueerde tot SJ10 en vervolgens SJ20, of LJ50 en LJ80 op sommige markten. Hij kreeg een motor met eerst drie en later vier cilinders, stapte over van lucht- naar waterkoeling en van twee- naar viertakt en groeide geleidelijk tot 800 cc. Maar hij wist vooral steeds meer markten te veroveren, waar hij de naam ‘Suzuki’ bekendheid gaf. Nu begrijpt u waarom ons merk, dat nochtans ooit is begonnen met piepkleine autootjes, overal in de offroadwereld wordt geassocieerd met terreinwagens.

Samourai

De tweede generatie wordt gelanceerd in 1981. Zijn codenaam is SJ30 en in Japan heet hij Jimny, maar zowat overal ter wereld krijgt hij andere namen: Sierra, Potohar (Pakistan), Caribian (Thailand), ??? (Indonesië), Holden Drover (Australië), Maruti Gypsy (Indië),… Bij ons krijgt hij een naam die een van de meest populaire ooit wordt op de Europese markt: Suzuki Samourai. Hij is groter, robuuster en beschaafder en is een van de eerste terreinwagens die een vrij jong publiek weet aan te spreken dat niet noodzakelijk geïnteresseerd is in terreinrijden. De Samourai moet echter wel met een reeks obstakels afrekenen, vooral met behoorlijk nadelige Europese douanerechten. De oplossing komt uit Spanje, waar de constructeur Santana de Samourai onder licentie gaat assembleren.

De Samourai is in elk geval het eerste grote verkoopsucces van Suzuki in Europa en hij opent de weg voor onze traditionele modellen, zoals de Swift en de Alto.

Jimny

De derde generatie wordt gelanceerd in 1998, en zo maakt het Europese publiek (eindelijk!) kennis met de naam ‘Jimny’. Hij breekt met zijn voorganger door een veel gezelliger interieur te bieden (u begrijpt wat we bedoelen) evenals een verzorgde afwerking. Ook zijn vormen zijn moderner en zachter, maar stralen nog steeds een eigenschap uit waarvan de Jimny doorheen al zijn generaties nooit afstand heeft genomen: offroadcapaciteiten waarmee hij niet hoeft onder te doen voor grotere modellen.

Achteraf gezien lijkt het erop dat deze generatie van de Jimny de juiste balans lijkt te hebben gevonden tussen robuustheid, een authentiek karakter en comfort. Waar baseren we die conclusie op? Zijn lange levensloop. U weet dat de Jimny III liefst twintig jaar in productie is geweest, de langste carrière ooit voor een Jimny en zelfs een van de langste in de moderne auto-industrie. En elk jaar konden we met plezier in dit dossier herhalen dat we ook zonder de minste publiciteit jaarlijks nog een duizendtal Jimny’s per jaar weten te verkopen, enkel in België. Op Europese schaal is hij nooit onder de grens van de 20.000 exemplaren per jaar gegaan, tenzij dan in 2018, en sindsdien zit hij rond de 10.000 à 15.000 stuks per jaar. De Jimny, dat is ons kleine automobiele wonderkind.

Welkom, kleintje

Vandaag verwelkomen we de vierde generatie van de Jimny, en we gaan ons niet schuldig maken aan superlatieven. Ondanks zijn moderne aspecten, zoals zijn veiligheidsuitrusting of een multimediasysteem die naam waardig, is hij nog steeds rustiek, nog steeds vrij traag naar hedendaagse normen, en biedt hij nog steeds niet het rijcomfort van een SUV of veel binnenruimte. Maar hij is nog altijd authentiek. Een uitstekende terreinwagen met een tronie waar zelfs de grootste knorpotten van moeten glimlachen. Uw enthousiasme telkens wanneer we u zijn sleutels overhandigen, doet ons veel deugd. En dan hebben we het nog niet eens gehad over het enthousiasme bij het publiek, dat massaal naar de dealers is getrokken om in een recordtempo ons volledige quotum voor 2018 op te kopen. Zoals u al weet, is de beschikbaarheid voor Europa om CO2-redenen en door de lage productie bewust beperkt. Wij vinden dat spijtig en het publiek nog meer. Dat alles bewijst dat we met de Jimny niet gewoon een terreinwagen in ons aanbod hebben. Het is een icoon.

We wensen je een lang leven toe, kleine Jimny.