
Hintergrund: Suzuki Jimny - Everybody's darling

Von Thomas Imhof

Mit seinem neuen Jimny hat sich Suzuki ein echtes Luxusproblem eingehandelt. Der kleine Offroader ist dank seines umwerfenden Retro-Charmes hoffnungslos ausverkauft. Wer jetzt bestellt, darf eine Lieferung kaum vor 2021 erwarten. Als Folge der Knappheit ist der „Susi“ bereits zum Spekulationsobjekt geworden und wird auf Verkaufsplattformen bis zu 5000 Euro über dem Listenpreis gehandelt. Wie konnte das passieren?

Im nächsten Jahr wird der bis heute 2,85 Millionen Mal verkaufte Suzuki Jimny, vormals als LJ und SJ bekannt, 50 Jahre alt. Schon immer war der kernig-urige Kompaktkraxler nicht nur bei seiner natürlichen Kernzielgruppe – Jäger, Förster oder Skiliftbetreiber – beliebt. Nein, auch die holde Damenwelt, speziell solche mit eigenem Pferd im Stall oder dem Golden Retriever als Begleitung, unterlag dem rauen Charme des kleinen Japaners. Ja selbst zum Lifestyle-Modell erkoren ihn manche Damen, ließen sich beim Shopping auf der Düsseldorfer Kö oder der Münchener Leopoldstraße gerne damit sehen.

Mit dem Jimny der jüngsten Generation hat sich diese Liebesbeziehung nun ins Extreme gesteigert. In Japan war das Modell schon zum Marktstart für zwei Jahre ausverkauft, wer in Deutschland in diesen Tagen eines bestellt, wird vom Händler auf 2021 vertröstet. Was man früher höchstens von einem neuen Mercedes kannte, ist nun beim Suzuki Jimny Realität: Das Auto wird zum Spekulationsobjekt, im Internet werden selbst schon gebrauchte Modelle mit mehreren tausend Euro über Neupreis angeboten.

Ist dieses Phänomen allein dem neuen Design geschuldet? Ja, aber auch nicht allein. Und dennoch: Mit seiner kantigen und unpräzisen Grundform setzt der Jimny für viele seiner Fans offenbar einen willkommenen Kontrapunkt zu den entweder rundgelutschten oder überkomplexen Designs der Konkurrenz. Posiert er neben einem Land Rover Defender, könnte er glatt dessen Neugeborenes sein.

Treuherzig guckt er aus seinen neuen Rundscheinwerfern, und bekommt dazu noch die besonders attraktive Launchfarbe Kinetic Yellow, aber auch bei Blau oder einer der optionalen Zweifarb-Lackierungen ist es vor allem um die Damenwelt geschehen. Dass das Reserverad noch immer an der seitlich angeschlagenen Heckklappe montiert ist, dürfte auch der Wald- und Wiesenkundschaft gefallen.

Aber nicht nur beim Design, auch in seinen Abmessungen ist sich der Jimny treu: Mit 3,65 Metern Länge und 1,75 Metern Breite bleibt er ein Kompakter, mit dem es sich easy überall einparken lässt. Anders als zum Beispiel mit dem Toyota RAV4, der 1994 auch einmal als kompaktes Funmobil antrat und inzwischen auseinandergegangen ist wie ein Hefekloß.

Erfolgsfaktor Nummer drei ist die Alleinstellung im Segment: Der russische Lada 4x4 (Ex-Niva) ist zwar etwas für Pfennigfuchser, aber ein technischer Anachronismus. Und der Jeep Wrangler – im Grunde ein Bruder im Geiste – rangiert in gänzlich anderen Preisregionen als der schon ab knapp 18 000 Euro angebotene Charmebolzen.

Dass der Jimny zwar im Gelände zu ganz außerordentlichen Taten imstande ist, im normalen Straßenverkehr und besonders auf der Autobahn jedoch nichts für Warmduscher ist – geschenkt. Ein rauer 1,5 Liter Benziner mit viel zu kurz übersetztem fünften Gang, eine Lenkung mit unglaublich viel Spiel in der Mittellage, ein Leiterrahmen-Chassis, die hintere Starrachse und die Kugelumlauf-Lenkung sind noch immer Teil der DNA. Sicher von Vorteil im Offroad-Bereich, aber auf längeren Strecken und bei

Kurvenfahrt eher spaßbremsend. Ebenso wie das Crashtestzeugnis: nur drei von fünf Sternen im Euro-NCAP sind ebenfalls kein Ruhmesblatt.

So steht die Autowelt vor einem seltenen Phänomen: Ein technisch anachronistisches Modell ist offenbar gerade wegen seiner Prinzipientreue, nun zusätzlich gepaart durch ein gelungenes Retro-Design, ein weltweiter Verkaufshit. Mit ein wenig mehr Radstand (und damit Kofferraum), einem moderneren Motor samt länger abgestimmten Autobahngang und einem etwas komfortableren Fahrwerk würden wohl auch viele jetzt noch SUV fahrende Soccer-Mums mit fliegenden Fahnen zum Susi überlaufen. So beschränkt sich sein Einsatz im urbanen Raum auf den kurzen Einkaufstrip und die Fahrt zum Pferdestall oder zur Hundewiese.

Doch bei Suzuki denken sie nicht im Traum daran, etwas am Erfolgskonzept Jimny zu ändern – und verweisen auf den nächstgrößeren Vitara. Der böte mit dem modernen Dreizylinder-Turbo, selbsttragender Karosserie und weiteren modernen Lösungen das Zeug, auch kommod auf Langstrecke zu gehen.

Der Jimny jedoch, der soll so bleiben wie er ist. Kantig, knackig, konsequent. (ampnet/ti)

Bilder zum Artikel



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



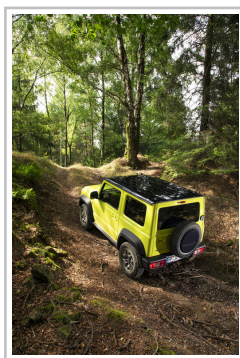
Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



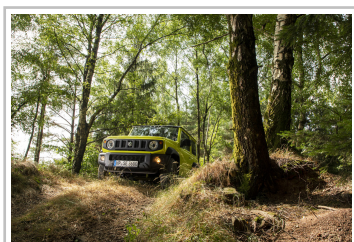
Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki



Suzuki Jimny.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Suzuki
