

# Das kleinere Coupé

Als alle Welt den Heckmotor tot glaubte, brachte Suzuki ein neues Heckmotorauto. Den Sinn darin können wir heute erkennen: Der SC100 schlägt die Brücke zum Smart



KLASSIKER mit Heckmotor

**D**ieses Auto ist an uns vorübergegangen, weshalb wir einen Seufzer ausstoßen: „Schaade.“ Warum seufzen? Weil damit zu fahren so viel Spaß macht wie zwei Wochen Skilaufen, und zwar vom ersten Meter an. Ja, dies ist ein Spaßmobil, aber zugleich ein ernsthaftes und ernst zu nehmendes Auto.

Der Widerspruch löst sich beim Einsteigen auf. Jedem mit Schuhgröße 42 oder darüber sei verziehen, wenn er allein vom Anblick eines Suzuki SC100 vorausende Muskelverspannungen bekommt. Die Befürchtungen sind aber unbegründet, denn man hat Platz. Selbst lange, unshlanke Mitteleuropäer kommen im

Auto komfortabel unter, solange nicht mehr als zwei zugleich einsteigen wollen. Die Sitzmulden hinten sind pro forma drin, aber vorn fühlen sich auch Zweimeterkerle wohl, weder Beine noch Schultern oder Kopf sind beeengt. Einzig die Radkästen verlangen, dass man die Füße gegen die Fahrzeugmitte streckt.

Die Pedale sind eng gebaut, sodass sich schmale Schuhsohlen empfehlen. Wenn das Auto warm gefahren ist, braucht man den Zündschlüssel nur anzutippen, dann springt der Motor sofort an und knarzt so friedlich von hinten, wie man es von einem Einliter-Vierzylinder erwartet. Er ist übrigens keine kreischende Diva – die

**Dieses Heck haben Sie noch nie gesehen! Macht nichts, das geht nicht nur Ihnen so. Es hat auch damit zu tun, dass Suzuki noch keinen Namen für Klassiker hat**



Motoren der F-Serie bei Suzuki sind nicht vom Motorrad abgeleitet, sondern für automobilen Alltag ausgelegt. Der gleiche F10A läuft etwas gedrosselt im Geländehüpfer SJ410.

Dass der SC100 handlich ist, überrascht niemanden, aber wie nett er fährt, zeigt sich spätestens am nächsten Kreisverkehr. Wenn nämlich die Bahn frei ist, muss man nicht bremsen. Wir schalten kurz vorher runter, lassen das Gas stehen, schlagen ein, und heiß! Wenn alles passt, setzt bald jene Form des Gleitens ein, die man Überstern nennt. Das kommt aber nicht böse, sondern kündigt sich durch abnehmenden Grip an. Etwas mehr Gas, und das

Heck schwenkt fröhlich in die Kurve. Das verlangt gefühlsvolles Gegenlenken, was problemlos möglich ist, denn die Zahnstangenlenkung ist präzise und dabei keineswegs zu leichtgängig (wie man es vom Heckmotorauto erwarten könnte). Zum Ende nehmen wir ein wenig Gas weg, das Heck schwenkt kreiseinwärts und katalpultiert das ganze Auto in die gewünschte Ausfahrt, während sich mögliche Beobachter von ihrem Schwindelanfall erholen.

Der SC100 ist keine fiese Heckschleuder, sondern einfach sehr handlich, und das hat mehrere Gründe. Er läuft auf 145er-Reifen und bringt 42 Prozent seines Ge-

wichts auf die Vorder- und 58 Prozent auf die Hinterachse. Natürlich kann man ihn äußerst gesittet bewegen, was viele Besitzer auch taten. Allerdings sind Angaben über Fahrverhalten und Leistungsgewicht stets mit einem „ungefähr“ zu versehen. Das Auto ist so leicht, 658 Kilo mit vollem Tank, dass die Körpermasse jedes Insassen die Balance verschiebt und das Fahrerlebnis verändert.

Aber warum überhaupt den Heckmotor? Das Auto kam 1977 auf den Markt, als alle Welt den Vorderradantrieb für Kompaktwagen als neue Doktrin akzeptiert hatte, selbst Volkswagen. Seit dem Bau des ersten Suzuki im Jahr 1955 konzentrierte

KLASSIKER mit Heckmotor



Die B-Säule (hier gesund) ist einer der Rostherde und ein fieser dazu, weil der Gammel sogar die hintere Radaufhängung erreichen kann. Die Rücksitze sind nur für die ganz Kleinen oder umgeklappt fürs Gepäck. Unter der vorderen Haube ist nur das Ersatzrad



sich das Werk auf die Ultra-Kompaktautos der Kei-Klasse, die in Japan steuerbegünstigt sind. Drei Meter Länge, eins dreißig Breite, 360 Kubik – ließ sich aus diesen Eckdaten ein preisgünstiges Auto bauen, das vier Erwachsene mit 100 km/h Reisetempo transportiert? Jawohl, und zwei Impulse trieben die Ingenieure in Richtung Heckmotor: mehr Beinraum für die Insassen und günstigere Fertigung, weil man ohne teure Gleichlaufgelenke auskommt.

Das erste Auto auf dieser Plattform kam im Frühling 1967 auf den Markt, es trug den bizarren Namen „Fronte“, sein Dreizylinder-Zweitakter schrie sich im Kreuz der Rücksitzpassagiere die Seele aus dem Leib. Immerhin 15 Jahre lang bewährte sich dieses Konzept, während derer der für Kei-Autos erlaubte Hubraum auf 550 cm<sup>3</sup> wuchs, die gestattete Außenlänge auf 3,2 Meter und die Breite auf 1,4 Meter, was aber wenig an der Charakteristik des Fronte änderte. Das volle Spektrum an Aufbauten war erhältlich, vom Lieferwagen bis zum Coupé; Letzteres erhielt



1971 eine eigene Form, die sich an einen Entwurf von Giorgio Giugiaro anlehnte.

Etwas später beschloss Suzuki, die Exportversion dieses Coupés den Gepflogenheiten fremder Länder anzupassen, und baute einen neu entwickelten Vierzylinder-Viertakter ein. 1979 kam dieses Auto als SC100 nach Europa. Leider nicht überallhin – in Deutschland fehlte ein unternehmungslustiger Händler, der eine neue Marke etablieren wollte. Briten und Holländer zeigten, dass damit eine große Chance verloren ging, denn über 9000 Stück fanden bis 1982 einen Besitzer.

Oh ja, man kann wunderbar durch Kurven tanzen mit dem SC100, aber seine wahre Größe offenbart er bei ruhiger Fahrt, wenn man seinem inneren Wesen nachspüren kann. Er fühlt sich nämlich an wie aus einem Block gefräst. Das ist genau dieses Mercedes-Gefühl, das um 1980 auch bei Audi zu entstehen begann, an das sich ältere VW-Fahrer noch erinnerten und das man bei Toyota spürte, aber sonst bei keiner Volumenmarke außer eben Mercedes.

Dieser kleine Suzuki hat es. Es ist Zeugnis für die damalige Stärke der japanischen Industrie, die zu der Zeit auf Fertigungsqualität setzte. In seinen Fundamenten ist der SC100 so solide gebaut wie eine Festung.

Leider war das schwer zu vermitteln, zumal er als Billigauto verkauft wurde. In England kostete der SC100 nur 2400 Pfund und war damit billiger als ein Mini oder Ford Fiesta, mit denen man ihn verglich. Nicht minder bedauerlich ist es, dass das Werk der eigenen vorzüglichen Arbeit nicht den notwendigen Schutz mitgab. Wart nur, bis der Winter kommt – die meisten Autos hat Gevatter Rost dahingerafft.

Wie schade, dass er nicht zu uns kam. Ein „Menno“ sei schnell noch erlaubt, dann ist es gut mit der Niedlichkeit, denn dieses Auto mag klein sein und ein wenig exotisch, aber alles Kindliche liegt ihm ferner als dem Smart. Dessen Roadster-Version ist der ideale Nachfolger dieses sonderbaren Suzuki – wie wir auf den folgenden Seiten sehen werden. *Till Schauen*

Der Kühlergrill verbirgt tatsächlich den Kühler. Die vielen Kühlluftschlitze hinten sind ein Erbe der ursprünglichen Motorisierung mit einem luftgekühlten Dreizylinder-Zweitakter. Heckscheibe auf, und man kann das Gepäck rausnehmen





**PLUS/MINUS**

Er war zum schnellen Verbrauch bestimmt, wie alle kleinen Autos seiner Zeit. Der Rostschutz ist mager, manche Materialien des Innenraums wirken billig. Auch passt das Schaltgefühl nicht zur Agilität von Motor und Fahrwerk: Der lange Weg zwischen Schalthebel und Getriebe macht die Gangführung ungenau. Zu den praktischen Nachteilen des Klein-Coupés gehört, dass es einen Gepäckraum nur bei umgeklappter Rückbanklehne gibt. Dazu kommen die flauere Teilesituation und das verschwommene Image der Marke - irgendwo zwischen Hochleistungs-Motorrädern und Mini-Jeeps. Prima sind die durchdachte und schrauberfreundliche Technik und (ein ganz, ganz großes Plus) die wundervolle Fahrdynamik. Die Preise sind wirklich niedrig: Fahrbare Autos gibt's ab 1500 Euro, für gute Exemplare werden um die 3500 Euro gefordert.

**ERSATZTEILE**

Gar nicht so schlecht. Der Technikexperte des holländischen SC100-Club weiß so gut wie alles zu beschaffen (techsupport@suzukicoupegxfanclub.nl), vieles sogar als werksneues Originalteil. Wer lieber im Land bleiben möchte: Suzuki Deutschland (auto.suzuki.de) bemüht sich, auch Besitzer von Youngtimern und Exoten nicht im Stich zu lassen. Ein normaler Suzuki-Händler kann auch für den SC100 Teile bestellen, allerdings sollte man mit Wartezeiten rechnen.

**TECHNISCHE DATEN**

**Motor:** Vierzylinder-Reihenmotor Suzuki F10A, hinten quer eingebaut, Wasserkühlung • eine oben liegende Nockenwelle, Zahnriemen, zwei hängende Ventile pro Zylinder, ein Mikuni-Flachstromvergaser 30 PHD • Bohrung x Hub 65,5 x 72 mm • Hubraum 970 cm³ • Leistung 36 kW (49 PS) bei 5000/min • max. Drehmoment 83 Nm bei 2500/min **Antrieb/Fahrwerk:** Viergang-Schaltgetriebe • Hinterradantrieb • Einzelradaufh., vorn an Querlenkern; hinten Schräglenker • Reifen 145/70 R 12 **Maße:** Radstand 2030 mm • L/B/H 3190/1395/1230 mm • Leergewicht 658 kg **Fahrleistungen/Verbrauch:** 0-100 km/h in 18 s • Spitze 133 km/h • Verbrauch 7,2 l/s pro 100 km **Neupreis:** 11 495 niederländische Gulden (1980, ca. 10 500 Mark)

**MARKTLAGE**

Es gibt noch Erstbesitzer (wie Rommy Schilstra aus Makkum, Inhaberin des Fotoautos), und manche von ihnen bieten ihre Autos jetzt an. Außerdem kehren derzeit wieder einige Exemplare nach langer Standzeit zurück an die Öffentlichkeit. Die beste Adresse ist der holländische Suzuki Coupé GX Fanclub ([www.suzukicoupegxfanclub.nl](http://www.suzukicoupegxfanclub.nl)).



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand; entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder lachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren.

**EMPFEHLUNG**

Verkaufen Sie Ihren 911. Alles an Suzukis Winzling ist freundlicher, inklusive der Reaktion des Publikums. Suchen Sie in Holland beim Markenclub oder auf einer Inserats-Plattform (z.B. [www.marktplaats.nl](http://www.marktplaats.nl)), notfalls in England. Lassen Sie sich nicht von Bemerkungen über das Reifenformat oder die fernöstliche Herkunft ärgern, so was sagen nur Ignoranten. Der SC100 wurde in Europa nur in einer Ausstattungsvariante verkauft, das macht die Suche einfacher.

**HISTORIE**

Seit dem ersten eigenen Pkw 1955 konzentriert sich Suzuki auf die steuerbegünstigte Kei-Klasse für Ultrakompakte. 1967 kam der LC10, der trotz Heckmotor den Beinamen Fronte trägt. Er war erhältlich in allen Karosserievarianten. Der japanischen Gewohnheit schneller Modellwechsel folgend, kam 1971 das Fronte Coupé Typ LC10W mit 37-PS-Zweitaktmotor. Der Viertürer LC20R von 1973 gehört bereits zur dritten Fronte-Generation. 1977, nach einer Änderung der Kei-Bestimmungen, erhielt das Coupé den Namen Cervo SS20 und einen 539-cm³-Motor mit nur mehr 28 PS. Ein Jahr später folgte die Export-Version mit Viertaktmotor, genannt SC100. Neben dem Klein-Jeep LJ80 war dies der erste Suzuki-Pkw in Europa. Der LJ410 übernahm 1981 den Motor des SC100, 1982 stellte Suzuki die Cervo-Reihe um auf Frontantrieb und beendete ein eigensinniges Kapitel seiner Historie.



**Fronte 360 LC10** (1967-1970) Der erste Heckmotor-Suzuki, Begründer einer großen Familie



**Fronte Coupé LC10W** (1972-1977) Mit 37-PS-Zweitakt-Dreizylinder und Hitze-problemen



**Fronte LC20R** (1973-1976) Die viertürige Version des Coupés mit vier vollwertigen Plätzen



**SJ410** (1981-1988) Hat den gleichen Motor wie der SC100, aber sonst wenig von ihm

Alltagstauglichkeit	★★★★☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★
Ersatzteilversorgung	★★☆☆☆
Unterhaltskosten	★★★★★
Verfügbarkeit	★★☆☆☆
Preisprognose	★★★★☆

**ADRESSEN**

**Club:** Suzuki Coupé GX Fanclub (NL), [www.suzukicoupegxfanclub.nl](http://www.suzukicoupegxfanclub.nl)  
**Literatur:** Deutschsprachig gibt es nichts; auf Englisch z. B. „Suzuki SC100“ von Trevor Alder, Transport Source Books 1995 (antiquarisch)