

Utvecklingslära på japanskt vis

SUZUKI-GURUS VET att terrängbilen Jimny har en skapligt stor motor för sitt lilla format – 1,3 liter och 80 hästkrafter. Men i ursprungslandet Japan är förutsättningarna helt andra. Där säljs Jimny med en trecylindrig 660-kubiksmaskin på 64 hästkrafter.

Anledningen är förstas de japanska skattereglerna som ger lättnader för bland annat små motorer till mikrobilar, eller Kei-bilar som de också kallas.

Men det går att krama ut bra med effekt ur en Jimny, även om den saknar ”big block-motorn” på 1,6 liter. Det är precis vad japanen Ikuo Hanawa har gjort när han bestämde sig för att bygga en liten och lätt bil för cross country-tävlingar.

Ikuo är långt ifrån nybörjare när det handlar om Suzukis terrängbilar. Det här är det fjärde bygget på modellen och de har för varje gång utvecklats till allt extremare maskiner.

– Den första fick lite andra fjädrar och däck för att passa originalklassen i Asian Cross Country rally. Den andra byggdes för Baja 1000 och den tredje för Rally of Mongolia, förklarar Ikuo.

DE GENOMGÅENDE förändringarna var däck samt skruvfjädrar och stötdämpare från King, bättre hjulupphängningar samt naturligtvis skyddsburar och annat som behövs för att tävla. En av bilarna fick till och med 1,6-litersmotorn, en maskin som egentligen bara satt på exportbilarna.

Allt eftersom Jimny-bilarna blev till märkte Ikuo att de inte riktigt räckte till. Visst, de klarade klasskraven och han vann även sin klass i Baja 1000 2002.

Det var då han beslöt sig för att kliva upp en klass och bygga en lätt racer där motorn andades sportig mc-karaktär. Samtidigt behövdes avancerade hjulupphängningar med lång slaglängd för att klara av hög hastighet på ojämnt underlag.

ÅTERIGEN BLEV GRUNDEN en Jimny, den här gången från 2004 och tidschemat för bygget sattes till fem månader. Första steget var att plocka av karossen för att komma åt ramen som behövde förstärkas.

Men det var faktiskt det lilla jobbet på underredet. Det stora var hjulupphängningarna. De stela axlarna med bärarmar skulle nämligen ersättas med individuella upphängningar, något som aldrig suttit på en Jimny.

För Ikuos del fanns inget vettigt och hållbart att börja med, i alla ►

Går det att bygga en rapp tävlingsmaskin av en Suzuki Jimny? Särskilt som den bara har en drygt 600 kubik stor motor? Svaret är tveklöst Ja om man som japanen Ikuo Hanawa har de rätta kunskaperna och förutsättningarna. Bygget tog bara fem månader och döptes till EVO som i evolution.

Av Fred M Krijgsman (text & foto)



Japanen Ikuo Hanawa har tagit en Suzuki Jimny till nya höjder. Han kallar den för Jimny EVO och den har blivit bredare, snabbare och fått helt andra hjulupphängningar.

FAKTA

SUZUKI JIMNY EVO (ORIGINALMÅTT OCH UPPGIFTER INOM PARENTES).

Ägare/Byggare: Ikuo Hanawa, Japan.

Längd: 350 cm (339,5).

Bredd: 180 cm (147,5).

Höjd: 170 cm (171,5).

Axelavstånd: 237 cm (225).

Tjänstevikt: 1.000 kg (990).

Motor: Rak trecylindrig fyrtaktare med turbo, 660 cc.

Effekt: 120 hk (64).

Transmission: 5-vxl man. Fördelningslåda m H&L. Perm 4WD.

Hjulupphängning fram: Individuell m dubbla, egentillverkade triangellänkar och styvspindlar. Nav från Lexus RX. King coil överfjädring med externa gasbehållare. (Stel axel i långsgående reaktionsstag, panhard-stag och skruvfjädrar).

Hjulupphängning bak: Individuell med långsgående reaktionsstag. Nav från Lexys RX samt King coil överfjädrar med externa gasbehållare. (Stel axel upphängd i K-länk, skruvfjädrar.)

Bromsar: Skivor m fasta 2-kolvsok både fram och bak.

Säten: Recaro-RS.

Bränsletank: ATL 114 l. (40).

Fälgar: JAOS 5,5x16.

Däck: Yokohama Geolandar MT 195-16.

Ljus: PIAA led-lampor.

Topp hastighet: 160 km/h. (140).



Det är svårt att bygga en extrem tävlingsbil där originalinjerna fortfarande går att känna igen. Jimny EVO balanserar precis på rätt sida om den här fina linjen.

Bromsarna både fram och bak består av ventilerade skivor med 2-kolvsok. Här syns också en spacerplatta av aluminium som ökar spårvidden med några centimeter.



Jimnyn är verkligen ombyggd från grunden. Bägge de stela axlarna är bytta mot egentillverkade delar. Notera särskilt den bakre upphängningen. Ytterdelar och differentialer kommer från Lexus RX.

Bildtext asjd ölaksj dlöaksj dlökajs dölkjäs ödtkajs öldkjäsöldkja sölkjdaölskjöd öalsksjd ölaksjdlö laksjdl



► fall inte från Suzuki. Lösningen blev att tillverka egna, dubbla triangellänkar till framvagnen samt individuella, bakre bärarmar.

Samtidigt behövdes friliggande differentialer, drivaxlar och nav. Ikuo mätte och räknade på vad marknaden hade att erbjuda och det blev delar från första generationen Lexus RX som passade bäst.

Differentialerna sitter i egna vagor som svetsats fast i ramen. De bakre naven monterades i bärarmarnas ytterdelar tillsammans med fäste för coil överfjädrar, utfjädringsstopp och krängningshämmare.

FRAM TILLVERKADES en spindel som sedan monterades i triangellänkarna. Alla fästen är justerbara och sitter med länkleddlager för minsta glapp. Ledlagren ser också till att det finns styrning på framvagnen.

De första testerna av den nya fjädringen visade att den klarade 30 centimeter i slaglängd. Jämfört med originalfjädringens tolv centimeter var det här utveckling åt rätt håll för en cross country-bil.

Nästa steg blev att få mer tävlingskaraktär på motorn. Ikuo ville

ha en lätt bil och behöll därför den trecylindriga 660-kubikaren.

DEN VAR REDAN från fabrik tvångsmatad med turbo, något som byggaren bytte ut mot ett värre eftermarknadssystem från GReddy. Efter lite ändringar inne i motorn, samt ett friflödande K&N-filter, bromsades maskinen till imponerande 120 hästkrafter.

Delar av karossen är fortfarande original av stål. Huvu, alla dörarna, skärmar och skärmbreddare är däremot gjutna i glasfiber. Materialbytet gjordes för att hålla nere vikten och det har byggherren lyckats riktigt bra med. En original Jimny väger 910 kilo i Japan och den här är bara tio kilo tyngre, trots hel skyddsbur och dubbla reservdäck.

Just nu pågår körtester, eller shakedown, för att kontrollera svaga punkter som behöver åtgärdas innan tävlingsäsongen börjar. 4 Wheel Drive fick följa med Ikuo på en av dessa och kan konstatera att den lilla snabba bilen har utvecklats långt från sitt ursprung och namnet Jimny EVO därför passar perfekt. □



Bildtext asjd ölaksj dlöaksj dlökajs dölkjäs ödtkajs öldkjäsöldkja sölkjdaölskjöd öalsksjd ölaksjdlö laksjdl



De bakre bärarmarna med ovala öppningar för Lexus-drivaxlar har hög gilla-faktor. En sådan konstruktion kräver bra maskinkunskaper hos den som bygger.



Främre hjulupphängningen består av dubbla triangellänkar och spindlar som Ikuo tillverkat själv. Länkleddlager håller rätt både styrningsfunktion och fjädringsrörelse.



Hela skydds-buren är tillverkad av sömlösa sömlösa chromoly-rör och FIA-godkänd för tävling. Stolarna talar för sig själva vad gäller fabrikatet.



Det är inte mycket som är av plåt på karossen, egentligen bara sidor, golv och tak. Huv, front, de breddade skärmarna fram och bak samt alla dörrar är av glasfiber.



Originaldelarna användes som pluggar för att gjuta nya, lättare delar i glasfiber. Totalt blev Jimnyn bara tio kilo tyngre än innan.

Japanen Ikuo Hanawa är långt ifrån nykomling på cross country rally. Redan som 18-åring ställde han upp i sin första tävling – Japans mästerskap för buggies. Vid 26 bytte han till fyrhjuldrivna fordon och vann den första tävlingen han ställde upp i. Utanför Japans gränser har Ikuo kört välkända Baja 1000 och kom sju första gången. 2002 vann han sin klass 3l i samma tävling. Idag är Ikuo 53 år och bygger fortfarande potenta tävlingsbilar – som Suzuki Jimny EVO.