



Spartanisch: Der LJ 80 verzichtet auf Technik-Schnickschnack, hat einen soliden Vierzylinder-Benziner an Bord und als Cabrio ein abnehmbares Verdeck



KLASSISCHE DAUERLÄUFER

Selten, so ein liebevoll restauriertes LJ-Exemplar. Dieses gehört Suzuki-Händler Andreas Tross aus

Dresden. Reifen, Räder, Interieur - alles an diesem Wagen passt. Schaltung und Geländereduktion funktionieren anstandslos



HISTORIE Aller Anfang der 4x4-Funcars von Suzuki war der Hope Star. 1968 kam der 359 cm³ starke Zweizylinder auf den Markt - soll aber nur 50-mal gebaut worden sein. Es folgten von 1970 bis 1972 der LJ 10, ab 1972 der LJ 20. Beide hatten einen Zweizylindermotor. Der LJ 50 wurde ab 1974 von einem Dreizylinder mit 35 PS befeuert und 1977 vom LJ 80 abgelöst. Erst drei Jahre später bot Suzuki den kleinen Offroader in Europa an. LJ steht übrigens für „Light Jeep“.



LJ 20: Die Van-Version kam 1972

Der Jeep zum Schmunzeln

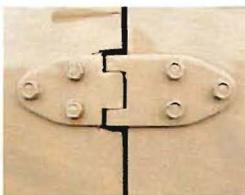
Ein kleines Monster hat sich heimlich, still und leise in unsere Herzen gefahren: Suzuki LJ, eigentlich Eljot. Süß und doch hart im Nehmen

Als dieser knuffige Gelände-Knirps 1979 nach Deutschland kam, führte ihn sein Weg von der Frankfurter IAA geradewegs zum Kadi. Das lag an seinem Namen. „Eljot“ sollte der Suzuki heißen. Den Filmemachern von Walt Disney passte das gar nicht. Schließlich gab es schon Elliot, das Schmunzelmonster, das Feuer speien und sich unsichtbar machen konnte. Suzuki lenkte ein, nannte den Wagen LJ 80, wobei LJ für „Light Jeep“ steht. Und gesprochen hört sich die Buchstaben-Kombination ja auch nach „Eljot“ an. Ganz schön gerissen.

Ziemlich viel Aufregung um einen Offroader, der die Eintrittskarte für Suzuki Auto auf dem deutschen Markt werden sollte. Schon seit 1976 verkauften die Japaner hierzulande Motorräder, aber eben keine Autos. Der „Eljot“ wurde, obwohl er nicht so heißen durfte, für die Japaner zum großen Wurf. Das liegt an seiner Robustheit, seiner Einfachheit. Zwei solide Starrachsen mit Blattfedern, ein Vierzylinder-Motörchen mit 800 Kubikzentimetern und 41 PS – fertig. Dazu kommt seine Winzigkeit. Der LJ 80 misst nur 3,17 Meter, hat einen Radstand von bescheidenen 1,93 Metern. Werte, die ihn im Gelände zur Bergziege machen. Josef Loder aus Odelzhausen weiß das: Der Bayer fuhr 1982 mit einem LJ 80 bei der Rallye Paris-Dakar mit – und kam an. Nicht zu vergessen die herbe Schönheit des Nippon-Jeeps. Wer das Verdeck abnimmt, sitzt in einem Offroad-Cabrio. Das

macht Eindruck, nicht nur vor dem Eiscafé.

15 800 Exemplare des LJ 80, als Cabrio und als geschlossene Van-Version, verkaufte Suzuki ab 1980. Gerade mal 190 dieser Spaßmobile sind in Deutschland noch zugelassen – Tendenz: nicht steigend. Das liegt am gammeligem Blech. Manche sagen, der LJ 80 rostet schneller als er fährt.



Typisch LJ: simpel und doch robust

Das ist zwar gemein, aber im Ansatz durchaus richtig.

Andreas Tross aus Dresden kann das bestätigen. Von einem Kunden kaufte der Inhaber eines Suzuki-Autohauses einen LJ 80. Der Zustand war bedauerndswert. Überall Rost, das Verdeck undicht, die Sitze durchgesessen. Vier Jahre lang restaurierte der 58-Jährige den „Eljot“ gemeinsam mit seinem Sohn Mathias (30), immer nach Feierabend. Jetzt steht der khakifarbene Wühler im Showroom des Autohauses, ist natürlich unverkäuflich. Nur manchmal lässt Tross den Mini-Offroader los, fährt mit ihm ins Gelände. Dann kann er nachvollziehen, warum der LJ 80 so beliebt war, schon zu Lebzeiten Kultstatus hatte.

Das Fliegengewicht machte klar, dass Geländewagen eben nicht nur für Jäger und Bauern bestimmt sind. So war der LJ 80 nicht nur der Beginn von Suzuki Auto in Deutschland, er war der allererste Fun-Offroader. Und, mal ehrlich: Irgendwie sieht der knuffige Japan-Jeep mit seinen runden Kulleraugen auch wirklich aus wie ein Schmunzelmonster, ein kleines. Andreas May



TECHNISCHE DATEN

Suzuki LJ 80

Vierzylinder-Reihenmotor • oben liegende Nockenwelle • Hubraum 797 cm³ • 30 kW (41 PS) bei 5500 U/min • max. Drehmoment 61 Nm bei 3500 U/min • Vierganggetriebe mit Geländereduktion • Hinterradantrieb, Vorderradantrieb zuschaltbar • Trommelbremsen vo. und hi. • Reifen 6,00 x 16 oder 195 x 15" • L/B/H 3195/1395/1845 mm • Radstand 1930 mm • Starrachse an Blattfedern vo. und hi. • Leergewicht 800 kg • Beschleunigung 0–90 km/h in 36,6 s • Spitze 107 km/h • Verbrauch 8,5 l Normal/100 km • Neupreis (1980) 12 500 Mark

»» PLUS/MINUS

Keine Elektronik, kein überflüssiger Schnickschnack, solide Mechanik mit Starrachsen und Blattfedern. Dazu Motor und Getriebe, die außer Öl kaum Lieber brauchen. Was für den LJ 80 spricht, ist seine einfache Technik. Motto: Was nicht eingebaut ist, kann auch nicht kaputtgehen, alles andere hält. Was gegen den Offroad-Klassiker spricht, ist der starke Rostbefall. Ungeschweißte Exemplare gibt es längst nicht mehr. Wahre Fans stört das nicht. Sie lieben den LJ 80, weil er bei Trials und Offroad-Veranstaltungen viele andere in Grund und Boden fährt. Und weil seine Form zeitlos ist. Und weil der LJ 80, wenn er erst einmal gut in Schuss ist, wenig Unterhaltskosten verschlingt.

»» MARKTLAGE

Unverbastelte Suzuki LJ 80 gibt es mit ein paar Monaten TÜV schon für 1500 Euro. Meist handelt es sich um stark restaurierungsbedürftige Vehikel, die jeder Menge Zuwendung und Geld bedürfen. Wer einen guten LJ 80 sucht, muss mit Preisen von 10 000 Euro und mehr rechnen. Das sind dann allerdings liebevoll restaurierte Exemplare mit sandgestrahltem und feuerverzinktem Rahmen, überholtem Motor, perfekter Innenausstattung, gutem Verdeck und neuer Bereifung. Vor allem gilt: Gute LJ 80 sind echte Mangelware, nach ihnen muss man lange suchen.



Sehr selten: gut erhaltene LJ 80

»» ERSATZTEILE

Die Teileversorgung ist punktuell problematisch. Zwar gibt es noch alle Blechteile, meistens aber nicht in Erstausrüsterqualität. Entsprechend unterschiedlich sind dann die Spaltmaße. Auch Sitze sind Mangelware. Aber LJ-80-Schrauber können sich einer regen Fangemeinde sicher sein, gebrauchte Teile gibt es über das Internet. Trotzdem: Bei der Restaurierung dieses Kult-Offroaders muss in aller Regel ein zweites als Teilespender herhalten.

Alltagstauglichkeit



Reparaturfreundlichkeit



Ersatzteilversorgung



Unterhaltskosten



Verfügbarkeit



Preisprognose



Bewertungsschema



mangelhaft



ausreichend



befriedigend



gut



sehr gut

»» EMPFEHLUNG

Wenn der Traumwagen irgendwo am anderen Ende der Republik steht – hinfahren, gute LJ 80 sind rar. Wer vor den hohen Kaufpreisen zurückschreckt und auch kein Bastler ist, sollte sich nach den Nachfolgern SJ 410, 413 oder Samurai umschauen. Ab 2500 Euro gibt es 20 Jahre alte SJ mit zwei Jahren TÜV, manchmal sogar aus erster Hand. Im Gegensatz zum LJ 80 ist dieser Gelände-Suzuki zwar kein Klassiker, aber auf dem besten Weg dahin.

»» ADRESSEN

Klub: www.suzukilj80.de; www.lj80.de.vu, www.lj80.info

Literatur: Gerstl/Weinbacher, Das große Suzuki Geländewagen Buch, Baureihen LJ 80, SJ 410, SJ 413, Samurai; nur antiquarisch



LJ 50: Den Dreizylinder gab's ab 1974



SJ 410: Er kam 1982 zu uns

FOTOS: W. GRÖGER-MILIP/SUZUKI (10), BEISFELDER