

Ist der knuffig“, „Aaaach, wie stüüüß“ – so, oder zumindest sehr ähnlich (ich war nicht dabei, hab' sie verpaßt, die Eljot-Premiere seinerzeit), müssen wohl deutsche Damen und Herren gleichermaßen ihre mütterlichen und väterlichen Emotionen vor dem bewußten IAA-Stand anno '79 angesichts dieses Handtaschen-Gelände-Cabriolets ausgehaut haben. Nur 3,20 m war dieser Stoppelhopper kurz (in Worten: dreitausendeinhundertfünfundneunzig Millimeter), wirkte auf viele fast wie ein zu heiß gewaschener Willys Jeep, der dann eingelaufen war und noch zusätzlich eins auf die Nase bekommen hatte, aus dieser üblen Mißhandlung aber charakterlich gestärkt hervorging. „Suzuki“ prangte auf jenem Nachwuchs-Automobil, ein Markenname, mit dem Outsider vordergründig erst einmal Motorräder assoziierten. Die viertakteten 1979 zwar schon seit knapp drei Jahren immer vernehmlicher, doch das Kreischen der traditionellen Zweitakter hatte man noch im Ohr. Notieren Sie jetzt bitte für Ihre Weiterbildung in Sachen japanischer Automobilbau-Tradition, daß die Suzuki Motor Co. ihr erstes Wägelchen (ja, doch, zwei Takte pro Verbrennungsvorgang) bereits 1955 präsentiert hatte, am Zweitaktmotor als Triebfling für seine Vierradler aber bis 1977 festhielt.

In jenem Jahr lief dann der LJ 80 als Evolutionär einer 1970 begründeten Kleingeländewagenfamilie namens „Jimmy“ vom Stapel und folgte seinen bereits ab 1974 im Ausland (allerdings mitnichten in Deutschland) arrivierten Brüdern in den Export. Gerade die Gewürze Handlichkeit und Agilität machten die Jimmys den außerjapanischen Käufern, beispielsweise in Europas Süden und dort vorzugsweise im iberischen Freizeit- und Touristengelände, als Nutz- wie Funcars schmackhaft.

So begeisterte sich denn seinerzeit auch ein OFF ROAD-Leser, in der 79er Februar-Ausgabe war das, über sein offenes Eljot-„Spielzeug“, das er auf Gran Canaria gemietet hatte: Von Blattfedern habe er bei dieser „Miniaturausgabe des Renegade“ mit den „Fahreigenschaften eines Eselkarrens“ nicht viel gespürt, sondern

nur „eine Freude, von Schlagloch zu Schlagloch zu fliegen“ sowie eine bis dahin nicht erlebte Naturverbundenheit. Läßt sich der urwüchsige Charakter des Eljot besser beschreiben? Natürlich, Sie können die Frage kaum beantworten, wenn Sie diesen Suzuki noch nicht oder nicht mehr kennen – der in Deutschland übrigens ursprünglich unter der Bezeichnung „Jipsy“ verkauft werden sollte, was aber am Veto der Karosseriefirma Karmann scheiterte, die sich den Namen „Gipsy“ hatte schützen lassen (aber dies nur als Anekdote am Rande, und die verniedlichende Lautmalung von „LJ“ geht eh' besser über die Zunge, finden Sie nicht?!). Nun, dem Abdruck jener ersten Leser-LJ-Experience folgten natürlich noch einige fundiertere OFF ROAD-Test- und Dauertestberichte (können Sie beim AC-Vertrieb nachbestel-

Eljot, der

Historie

In der Kürze Würze. Kennen weisheit. Spätergrundschulende hat. Sowas behält Automobilkonstruk-Philosophie entstanden äußerst würzige Kurzwagen. Denken Sie beispielsweise an den Mini. Oder den Fiat 500. Oder den Suzuki LJ 80, im Autovolksmund „Eljot“: Dieses einkaufskorbformatige Geländewägelchen grinst vor 15 Jahren (Kinder, wie die Zeit vergeht!) mit frechem „Klemm-mich-unter-den-Arm-und-nimm-mich-mit-Blick“ das Publikum der Frankfurter IAA an. Und das grinst, angesteckt vom japanischen Charme, begeistert zurück

liegt sie, die wir doch, diese Lehrstems seit sie uns der

Lehrer in's Aufsatzheft diktieren man für's Leben. Ob als Chefkoch oder

teur. Ob in Europa oder Japan. Dank dieser

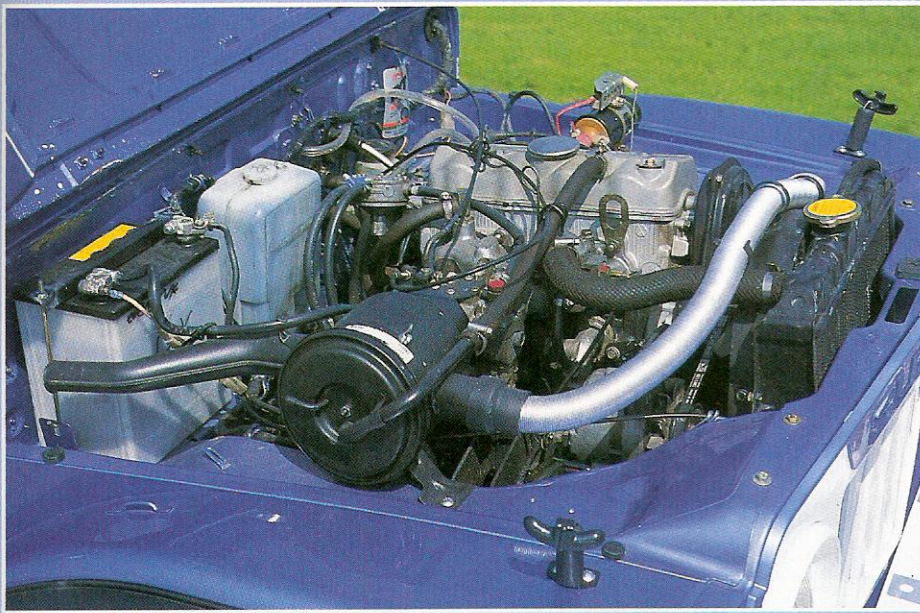
len, und ein Buch zur Suzuki-Geländefamilie gibt's bei uns auch), alle nach der offiziellen Lancierung des LJ 80, aber keiner vermochte den „Suzi“ kürzer (!= wo liegt noch gleich die Würze?!) und treffender zu charakterisieren.

Der Nährboden für die Eljot-Manie war ergo lange vor der IAA 1979 bereitet, zumal Suzuki-Deutschland im Mai bereits eine Pressevorstellung arrangiert und den ahnungslos Darbenden somit via Medien erste Gewürzhäppchen unter die Nase gehalten hatte.

Die potentiellen Käufer, deren Eljot-Hunger dann im ersten Halbjahr 1980 ausnahmslos von freien Importeuren gestillt wurde (weil der offizielle Münchener Verteiler noch nichts zu verteilen hatte), durften sich – so war da zu lesen und zu hören – auf ein Autochen mit vielerlei Geschmacksrichtungen freuen, unter anderem: alltagstauglicher Kleinwagen für allfällige Kindertransporte und Besorgungen; rollender Einkaufskorb; äußerst wendiges Stadtmobil; luftiges wie lichtiges Cabrio für den Sonntagsausflug; Gelände-Spaßmobil für's Wochenende; fahr sicherer Durchkommer im schneereichen Winter; und das alles in Gestalt eines preiswerten sowie sparsamen Kompaktfahrzeugs.

Ein einzigartiges in seiner Klasse – jener der vollwertigen Geländewagen, in der sich zu dieser Zeit nur größere und teurere vom Schlage eines Toyota BJ, Mercedes G, Chevrolet Blazer, Land Rover oder Jeep CJ durch die Kiesgruben wühlten. Und damit ein Vorreiter – dem auch bislang kein gleichwertiger Kleiner mehr nachfolgte.





zeugte: Spaß zum konkurrenzlos niedrigen Preis war das essentielle Gewürz.

Der ersten Euphorie folgte häppchenweise die eine oder andere Ernüchterung, aber etwa so, wie man in einem grundsätzlich schmackhaften, exzellent zubereiteten Fischfilet doch auf die ein oder andere Gräte trifft, was das Gaumenfest ja nicht nicht gravierend beeinträchtigt. So vermochte weder die höchst niedrige Geschwindigkeit noch die gemüthliche Beschleunigung (0-80 km/h in 21,6 s) den Testern und sonstigen LJ-Lenkern ihren Suzuki zu verleiden: der Eljot sei halt ein typischer, aber besonders langsamer Kleinwagen, eher was für den Weg von A nach Z – mit geruhsam-streßfreiem Umweg über B, C, D, ... (heute, als alternder Youngtimer mehr denn je). Führte dieser Weg zufällig durch eine wasser- oder schlammreiche Passage, war von den Bremsen unmittelbar danach nicht mehr viel zu erwarten, und alle 1500 bis 2000 Kilometer freuten sie sich sowieso über nachstellende Zuwendung. Etwas mehr Ärger bescherte manchen allradunbedarften, frühen LJ-Besitzern das 3. Gangrad, das seine Zähne gerne dann verlor, wenn sie die Vorderachse auf trockenem Asphalt länger und damit antriebsstrang-verspannend zugeschaltet ließen (pfui, macht man auch nicht!). Ab Motor-Nr. F8A 175884 wurde ein breiteres Zahnrad installiert, ab F8A 243884 ein insgesamt stärker dimensioniertes Getrie-

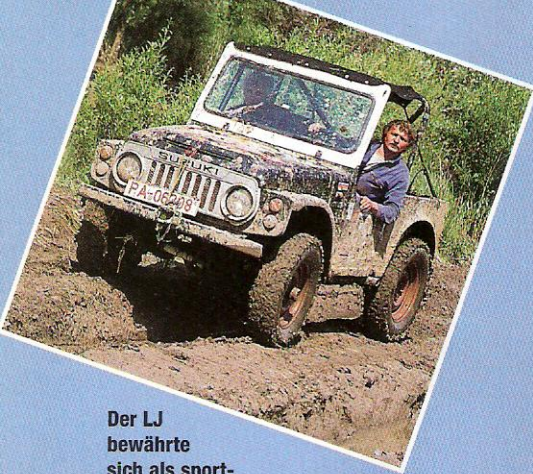
Würzige

Dem großen Jeep CJ eiferte Suzukis kleiner „Jimmy“ LJ 80 nicht nur optisch und phonetisch nach, er wollte ihm gleichermaßen in puncto Geländefähigkeiten das Wasser reichen. Das konnte das Nachwuchs-Talent aber auch und würzige Zutaten dafür waren unter anderem ein mit 68,5 mkg erstaunliches pro-Rad-Drehmoment im ersten Gang bei zugeschalteter Geländeuntersetzung, das geringe Eigengewicht (sowieso: mit Sprit, Zubehör und Fahrer noch keine volle Tonne) oder der hoch über der Vorderachse installierte Motor (womit auch Ölwanne, Verteiler und Ansaugschnorchel ausreichenden Höhenschutz genossen). Der kleine Vierzylinder entpuppte sich bei den OFF ROAD-Tests als richtiger „Quirl“, den man beschleunigerweise gewissenlos bis 7000 U/min ausdrehen konnte. Die 4800 Touren bei kleinwagengerechtem Maximaltempo (knapp über 100 km/h mit 16"-Serienpneus) lagen somit weit unterhalb der Kollapsgrenze. Im Testschnitt flossen zwischen 9 und 12 Liter benzinwürziger Saft durch den Mikuni-Vergaser, mit anhängigem Wohnwagen (doch, ja, ehrlich: OFF ROAD 7/83) auch mal wenig mehr.

Wie bitte? Sie haben weitere technische Gimmicks erwartet? Vergessen Sie's (die hundertprozentige Differentialsperre im Hinterachsgetriebe war nur für's Parken dimensioniert und ging im Geländeeinsatz meist schlichtweg kaputt!). Der rustikale Sparjapaner konnte und wollte nicht mehr bieten, mußte es auch nicht. Denn letztendlich war es nicht seine Technik, mit der er eine neue wie junge Käuferklientel über-

Soweit der Eljot trägt ... das erste Sondermodell des LJ 80, 1981 lanciert, trug zum metallicblauen Anzug weiße Accessoires: Sternfelgen, Stoßstangen, Bügel und faltverdeck. Ein Idealgefährt für den täglichen Ausflug zur Arbeit, inklusive Recreation-Pause. Geländetauglich dank hochliegend installiertem Motor und ausspritzbarem Innenraum





Der LJ bewährte sich als sportlicher Trial-Gefährte, dank wüzigter Kürze. Als geschlossenen Schwitzkasten mochten ihn nur wenige ...

Sofern man diese Extras mitbestellte. Ja, Extras! Die seinerzeitige Verkaufsabteilung von Suzuki Deutschland war den Puristen offenbar wohlgesonnen und erhob sowohl für die Türen als auch Plane und Spiegel (und die zwei Fond-Klappsitze) eine Strafgebühr, sprich: Aufpreis, von den selbiges ordernden Weichlingen. Wer sich von vorneherein nicht mit dem 330,- Märker preiswerten Verdeck abmühen wollte,

ken war. Die logische Folge: „Wenn die Eljotler soviel Zusatzgewürz schätzen, sollen sie es auch von uns haben“, sagte sich Official-Importeur Suzuki-Deutschland und kreierte fleißig umfangreich aufgerüstete Sondermodelle. Das erste hieß – na? Richtig: „Eljot“, wie kamen Sie drauf?! Anno 1981 zu haben, in metallicsilber und -blau, limitiert auf 500 Stück, edel im Charakter: schwarzer Teppich mit weißem Rand, und auch außen weiß gerändert mittels Sternfelgen, Stoßstangen, Bügel und Falterverdeck. So weit, so fein. Dann ein „Chasseur“ für den jagenden Landadel, natürlich im dezenten „huntergrün“ (auch das rammschützende Rohrwerk) mit khakifarbener Plane, Seilwinde und Gewehrständler. Halali. Weiter ging die Jagd nach Kunden schlußendlich im Todesjahr des Eljot, ein heroischer Abgesang gewissermaßen: „Suzuki Special“ hieß das dreiblättrige Kraut, jeweils mit weißem Frontbügel und Falterverdeck sowie Türen und Notsitzen ab Auslieferung und einem Reservekanister an der Heckklappe. Menü 1



... und auch unter Landwirten und anderen Equipmenttransporteuren mit Schlechtwegeerfahrung erfreute er sich rascher Beliebtheit.



... als offenerherziges Cabrio dagegen fand er viele Freunde – links oben die deutsche Import-, links die japanische Version ...



be. Und ab Fahrgestell-Nr. 513742 war auch das potentiell zahnlose Rückwärtsgangrad gefestigt.

Es gab Eljot offen oder geschlossen, aber kaum einer mochte Eljot permanent geschlossen fahren, den größeren Spaßfaktor besaß halt das „Cabrio“. In Anführungszeichen, weil Verdeckkonstruktion und -handhabung eher der eines Lkw entsprachen: Die Plane war mit Druckknöpfen an der Karosserieaußenhaut sowie Schlaufen und Zurrbändern am Metallgestänge befestigt, mußte aber erst komplett von diesem heruntergenommen werden um selbiges umklappen zu können. Klingt eingängig einfach, ist's aber nicht. Und im Gegensatz zu den ersten, aus den Beneluxstaaten frei importierten Exemplaren mit ihren plastikbefensterten Kunststofftüren hatten die offiziellen deutschen Eljots – der Cabriofetischist wird sich mit Grausen schütteln – Stahltüren mit (igittigit!) festen Rahmen für die gläsernen Kurbelfenster.

konnte alternativ ein Kunststoff-Hardtop oder halt eine Spritzdecke („Overnight-Persenning, kostete DM 1049,-) bestellen. Diverse Zubehörproduzenten boten denn auch alsbald „richtige“ Cabrioverdecke inklusive Klappgestänge für den LJ an.

Im Laufe seiner Deutschland-Karriere würzten den LJ 80 nicht nur die offiziellen Werkzubehörler sondern auch freie Ausrüster mit zahlreichen weiteren Accessoires – mal mit mehr, mal mit weniger sinnvollen: vom Astabweiser über Dachträger (z. B. für's Surfbrett), lackierte Speichenfelgen (anstelle der serienmäßigen Stahlscheiben), breit und breiter für Breitreifen (und mit entsprechenden Freigaben, bis zu 195 SR 15) inklusive Kotflügelverbreiterungen, Flankenschutz, Rammschutzbügel, Radio, Seilwinden oder Teppichboden bis hin zu Zusatzscheinwerfern.

So dauerte es nicht lange, bis landauf wie landab kaum noch ein wirklich serienmäßig dreinschauender Suzuki LJ 80 zu entdek-

kam zusätzlich mit Cassettenradio, Reserveradhülle, vergitterten Nebelleuchten und Rückentaschen, Menü 2 mit den „Eljot“-Breitreifen 195 SR 15 unter Kotflügelverbreiterungen sowie vergitterten Fernstrahlern (wie auch beim Normal-LJ eine äußerst sinnvolle Ergänzung zu den unterbelichtenden Serienfunzeln) als Plus, Menü 3 schließlich mit Zutaten aus 1 und 2 sowie Teppichboden, Schonbezügen und Klappspaten. Selbstredend wurde daneben noch das „nackte“, etwas unschmackhaftere Grundmenü offeriert, doch orderte die Suzuki-Klientel mittlerweile bevorzugt die größere, seit Frühjahr 1982 ausgelieferte Komposition „SJ 410“ – ein Suzuki mit kantigem Charakter und ziemlich unknuffig, daher lebenslang auch ohne Spitznamen – oder hätte Ihnen „Essjot“ gefallen?? Na, bitte!. Außerdem: er war ziemlich unwürzig, ja geradezu fad ausgefallen... und mit 3,43 Meter außerdem schlichtweg zu lang geraten.