

PIONIER IN EEN P



PIONIER...

Een pionier is de benaming, die we geven aan iemand die als eerste, of één van de eersten, onbekend gebied intrekt. Oorspronkelijk komt het woord uit de krijgsmacht. In diverse legers zijn het militaire eenheden, die deel uitmaken van het wapen der genie en de reden, dat woordenboeken 'pionier' vaak omschrijven als schansgraver, of geniesoldaat. De figuurlijke betekenis is 'baanbreker' en wellicht nog meer herkenbaar. Wij ontdekten een pionier in de terreinautosport, die zich bovendien graag pleegt voort te bewegen in een pionier onder de terreinauto's.

We komen onze pionier voor het eerst ook in het terrein tegen. Het is de 53-jarige Henk Overland, die samen met vrouw Joke en vier kinderen in Berkel en Rodenrijs resideert. Henk woont in zijn zelfgebouwde huis op een prachtig gelegen, vrij stukje land midden in het dorp. De reden is, dat Joke's vader in het verleden agrarisch ondernemer is met flink wat land rondom de boerderij. Zijn land valt ten prooi aan de expansiedrift van de gemeente, maar een flink perceel hebben ze kunnen behouden en ligt als een soort enclave ingeklemd tussen de nieuwbouwhuizen. Henk vertelt, dat Berkel en Rodenrijs, net boven Rotterdam gelegen, momenteel de snelst groeiende gemeente van Nederland is. Henk werkt voor Hitachi en is in het dagelijkse leven 'field-engineer'. 'Zeg maar gewoon buitendienst monteur', vertelt Henk me nuchter. 'Ik doe reparaties en onderhoud aan graafmachines.' Techniek is derhalve niet vreemd voor hem. Henk koopt zijn eerste terreinauto, een Land Rover Serie I, in 1977. U weet wel, zo'n model met de koplampen nog dicht bij elkaar in de grille. Dan mag je met recht een pionier worden genoemd, want in die tijd wisten de meeste mensen niet eens, wat een terreinauto was. Zelfs met zijn tweede Land Rover, een 88 serie II, weten sommige experts die het zouden moeten weten niet, wat een Land Rover is.

Terreinrijden doet hij veel met z'n Land Rovers. In bouwputten, op militaire terreinen en overal waar het maar kan. In

die jaren mocht het nog allemaal, vertelt Henk met lichte weemoed in zijn stem. Er komt een moment dat de kinderen zich aandienen, waardoor het terreinrijden een poosje op een laag pitje komt te staan. Henk 'bezondigt' zich aan een tweetal luxe auto's, totdat de broer van Joke in een Suzuki begint met terreinrijden. Die neemt al gauw een aantal vrienden mee met dezelfde hobby, zodat regelmatig de dam vol met Suzuki's staat. Het neveneffect is, dat het bij Henk weer begint te kriebelen en hij koopt een nieuwe Mitsubishi L200, waarmee hij zes jaar probleemloos op en naast de weg rondstuurt. Maar ja, tussen al die Suzuki's val je dan wel uit de toon. Dat verandert als hij van een lokaal loonbedrijf voor 750 ouderwetse guldens een Suzuki LJ 80 koopt, die op 29 januari 1981 op kenteken is gezet. De auto verkeert in erbarmelijke staat. De bodem is aan weerszijden verrot en het chassis is in het midden dusdanig doorgeroest, dat je beter kan spreken over twee stukken LJ 40, die samen een LJ 80 moeten vormen. Henk maakt eerst lange strips, waarmee hij de twee helften op de juiste maat aan elkaar zet. Daarna wordt het rotte spul weggeslepen en alles er nieuw in gelast. Functionaliteit staat bij de opbouw voorop. Henk is geen plaatwerker en dat zie je terug in bijvoorbeeld de bodemplaten, waarin geen verzetjes zitten, doodeenvoudig omdat hij daarvoor de apparatuur niet heeft. Henk vindt het ook absoluut niet belangrijk.





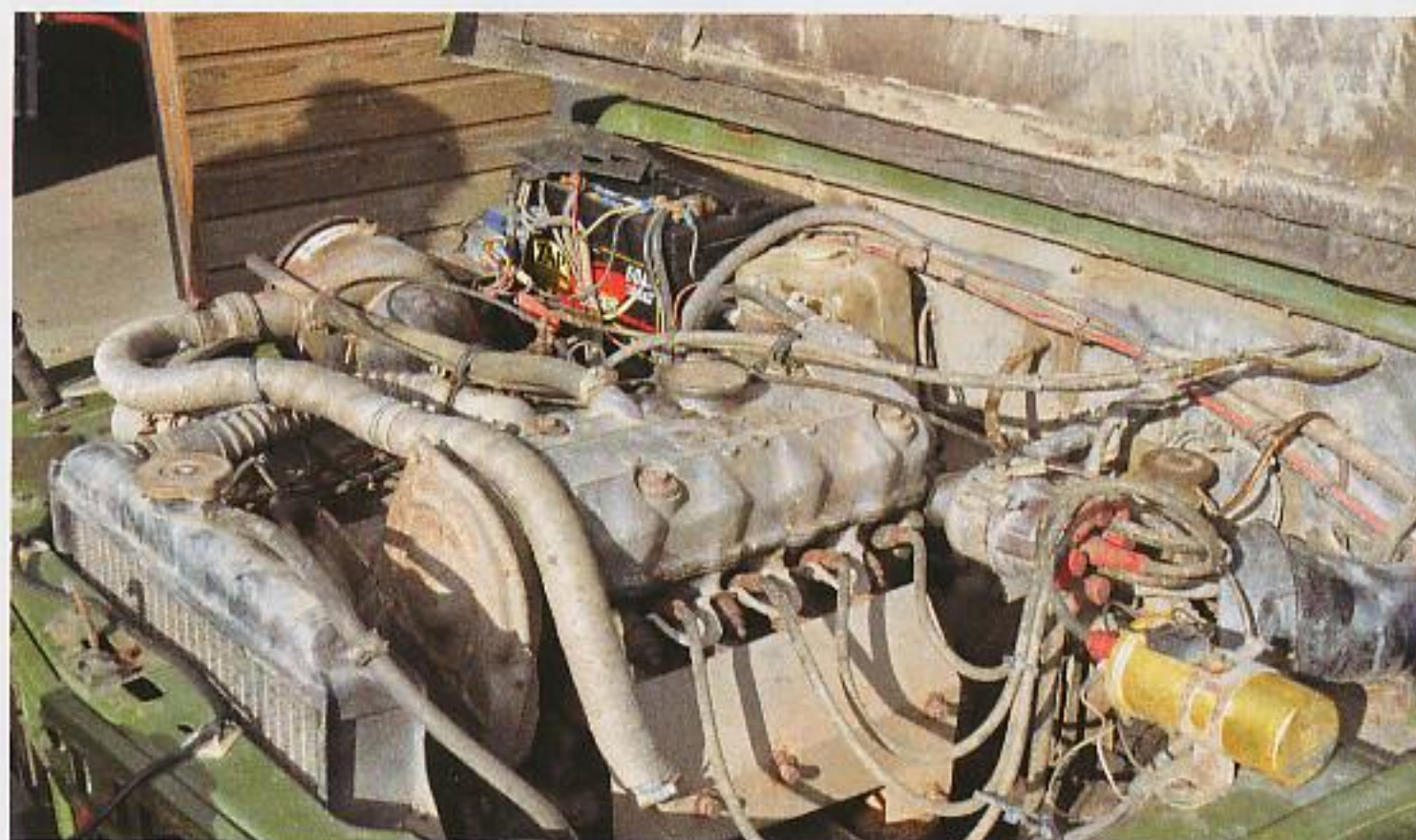
In niet meer dan drie maanden heeft hij de LJ 80 op fraaie wijze gerestaureerd. Het overtuigende bewijs, dat de restauratie goed is uitgevallen, wordt geleverd door een directeur van een trailerbouwbedrijf, die Joke, als deze de auto een keer mee het dorp inneemt, helemaal tot huis volgt en de auto voor f 9.000,- blijkt te willen kopen! Henk moet er lang over nadenken, maar wijst het bod uiteindelijk af. Een tweede bewijs is, dat de auto vrijwel zonder problemen door de APK rolt. Alleen remt de met trommelremmen uitgevoerde LJ 80 achter iets te sterk, maar Henk lost dit creatief op door een stukje van de remvoering af te halen. Hij rijdt er circa acht jaar ieder weekend intensief mee in het terrein, waarbij de Ardennen en Sclayn op de lijst van favoriete uitstapjes staan. Hij wordt lid van de Suzuki Club en JeeBee. Het extra onderhoud aan trommelremmen als je intensief terrein rijdt, plus het feit, dat als je door water rijdt even geen remmen hebt, doen hem besluiten er schijfremmen op te bouwen. Verder krijgt een lier een plekje op de auto en bouwt hij een luchtfilter hoger op de auto, omdat dieper water geen belemmering mag zijn. Voor de rest wil Henk de auto zoveel mogelijk origineel en functioneel houden. Dat straalt de LJ 80 natuurlijk bij uitstek uit, maar bijvoorbeeld een beetje meer vermogen door de 800 cm3 motor te vervangen door een groter exemplaar wil Henk niet. Bijna stevast zit zoon Rikkert bij hem in een kinderstoeltje op de achterbank. Dat heeft een positieve invloed op de geestelijke gezondheid van Rikkert, want nog altijd is hij gek op voertuigen die door de modder kunnen. Behalve terreinauto's zijn dat tractoren, graafmachines en noem maar op. In dat opzicht is hij niet



voor niets aan het werk gegaan bij een loonbedrijf. Momenteel is de net 18 geworden Rikkert bezig met zijn rijbewijs, maar hij heeft al heel wat terreinuren in zijn eigen LJ 80 op zijn naam staan. Daarnaast is hij bezig met het opknappen van een Suzuki Samurai. Reken er niet op, dat deze alleen voor op de weg gebruikt zal worden. De Suzuki's zijn vrijwel probleemloos, maar toch schaffen ze er een paar extra aan voor de onderdelen. Wat wilt u, als je er één kunt kopen voor een kratje bier en je hebt ruimte genoeg om hem in een schuur weg te zetten! Het enige dat Henk tijdens al die jaren intensief terreinrijden heeft moeten vervangen, is het achterdifferentieel.

Na die acht jaar begint het clubje een beetje uiteen te vallen, voornamelijk omdat het vrouwvolk bij de jongens begint aan te kloppen. Henk koopt een boot en gaat ongeveer drie jaar regelmatig varen. De boot heeft hij nog steeds, maar nu zoon Rikkert veel gaat terreinrijden, is ook Henk weer veel in de modder te vinden. Daarmee komen we op een uitspraak die we al eens eerder gedaan hebben. Terreinrijden is een onschuldig en besmettelijk virus, maar o zo hardnekkig! Als je er eenmaal door aangestoken bent, kan je er maar héél moeilijk weer vanaf komen!

Martin Brink.



KORTE HISTORIE SUZUKI 4X4'S

Bijgaand verhaal zou niet compleet zijn zonder even in de geschiedenis van Suzuki en de LJ 80 te duiken. De wortels van de offroad voertuigen van Suzuki liggen bij de Hope Motor Company.

Hope Motor Company ontwikkelt in 1965 de Hopestar ON360 als fundamentele, maar betrouwbare 4x4. Vooral dat fundamenteel vat het bedrijf zeer letterlijk op, want de auto heeft bijvoorbeeld geen deuren en het meubilair bestaat uit niet meer dan een paar juten zetels. De voortbeweging wordt verzorgd door een 359 cm³ metende, twee cilinder luchtgekoelde 2-takt motor van Mitsubishi (ME24) die 21 pk bij 5.500 tpm levert en een koppel heeft van 31,4 Nm bij 3.500 tpm. Het geeft de net geen drie meter lange Hopestar, met zijn gewicht van 620 kg, een topsnelheid van 70 km/uur. De verkoop van de ON360 verloopt slecht. Volgens sommige bronnen zouden er in 1967-1968 slechts 15 verkocht zijn, maar andere bronnen weerspreken dat en praten over 50 stuks. Daarvan zouden er 20 in Japan zijn gebleven, terwijl de overige 30 hun weg gevonden zouden hebben naar Zuid-Aziatische landen. Hoe dan ook, het aantal is gering en brengt het bedrijf in moeilijkheden, waardoor Suzuki in 1968 de productierechten van de ON360 kan kopen.

Suzuki gebruikt de Hopestar als basis voor de Jimny 360, ook wel bekend onder de naam LJ 10, of Brute IV. LJ staat daarbij voor 'Light Jeep'. Uiteraard gaan ze de auto naar eigen inzicht verbeteren, onder andere door de motor zelf te bouwen. Onder meer bouwen ze er hun C.C.I. smeersysteem op, zodat de chauffeur de benzine en olie voor de motor niet meer zelf hoeft te mengen. De Suzuki technici weten verder circa vier paarden extra uit het motortje te peuten. Maar ondanks een behoorlijke restyling blijft het originele ontwerp onmiddellijk herkenbaar. Om Japanse belastingtechnische redenen mag de auto niet langer worden dan drie meter en het is tevens de reden, waarom het reservewiel naast de enige achterstoel wordt geplaatst, wat de LJ 10 transformeert tot een driezitter. Na 2 jaar doorontwikkelen komt de LJ 10 in 1970 op de markt en is daarmee de eerste in massa geproduceerde 4x4 van Japan in de miniklasse. In 1971 importeren enkele bedrijven uit Californië, Nevada en Arizona de LJ 10 onofficieel naar de V.S. De 25 pk motor heeft de topsnelheid op 72 km/uur. Dat mag dan wel in Japan voldoende zijn, het is natuurlijk zwaar underpowered voor de dan nog in het muscle car tijdperk zwevende Amerikaanse koper.

Begin 1972 komt de opvolger in beeld, de LJ 20. Waterkoeling op de motor schroeft het vermogen op naar 26,8 pk en de topsnelheid naar 75 km/uur. De LJ 20 ondergaat nog wat kleine wijzigingen (onder andere de knipperlichten en rechtopstaande spijlen in de grille), voordat in 1974 de LJ 50 (Jimny 550, SJ 10) op de markt komt. Belangrijkste nieuws is de toevoeging van een derde cilinder, die de inhoud van de motor vergroot naar 539 cm³. Dat is mogelijk door veranderingen in de autoklassen in Japan. De motor levert daarmee 35 pk bij wat minder toeren, maar heeft ook een hoger koppel (52Nm) bij lagere toerentallen (3.000 tpm). Door de aanpassingen zet de LJ 50 zo'n 45 kg meer gewicht op de schaal, maar desondanks krijgt de auto een topsnelheid van 96 km/uur. Naast de grotere motor maakt de nieuwe regelgeving in Japan ook de montage van het reservewiel op de achterklep mogelijk en dat schept weer ruimte voor een vierde zitplaats.

De laatste en meest krachtige in de LJ serie, de 80, wordt in 1977 geïntroduceerd. De LJ 80 wordt ontworpen met de bedoeling de auto ook wereldwijd te exporteren en mede daarom komt er een nagelnieuwe viercilinder viertakt SOHC motor van 797 cm³ onder de kap te liggen. Deze motor levert 41 pk en heeft een nog hoger koppel van 61Nm bij 3.500 tpm. Daarnaast verloopt de verbranding efficiënter en dat zorgt voor schonere uitlaatgassen. Het onderstel is eveneens grondig onder handen genomen. Andere differentieelverhoudingen zorgen voor een rustiger gedrag (lees toerental) op de weg en een verstevigd chassis, een circa 10 cm grotere spoorbreedte en verplaatste schokdempers voor betere rijeigenschappen. De overige kenmerken van de slechts 772 kg wegende LJ 80 ten opzichte van zijn voorganger zijn onder meer de verbeterde stoelen, een nieuw stuur, een hogere topsnelheid (130 km/uur) en een grotere brandstoftank. In 1979 krijgt de LJ 80 nog een lichte opknapbeurt, waarbij onder meer de positie van de koplampen verandert. Naast de open of gesloten LJ 80 wordt de LJ 81 leverbaar, een pick-up op basis van de LJ 80. In 1983 valt het doek definitief voor de LJ serie, maar dat de auto nog altijd een zeer trouwe schaar liefhebbers heeft, kunt u zien op evenementen en bijvoorbeeld het NK Trial. En anders maakt u het wel op uit de prijzen, die u inmiddels voor een goed, maar gebruikt exemplaar moet neertellen! Zo goed als de LJ 80 namelijk technisch in elkaar mag steken, zo roestgevoelig is het plaatwerk. Zijn voorgangers hebben in dat opzicht een nog slechtere reputatie. Mede door zijn lage topsnelheid werd er nog wel eens gekcherend over gezegd, dat ze sneller roestten, dan dat ze liepen. De reputatie van de LJ 80 is, wellicht doordat deze ook geëxporteerd werd, gelukkig iets beter. Maar het is wel zaak het plaatwerk goed in de gaten te houden. Henk moet tenminste binnenkort weer aan de slag om 'een paar vlekjes' weg te werken.

