



Der kleine Rauhbeinige

Im Gelände ist er ganz groß, der bretharte Japaner

Bei 850 Kilo Fluggewicht kann ...

der LJ 80 auch mit nur 40 PS ...

noch große Sprünge machen



Wenn sich der Schlamm wie ein Schleier vor die umklappbare Frontscheibe legt, dann fühlt sich der Suzuki-Eijot in seinem Element

FOTOS: JOACHIM GUTENBERG

Sie fühlen sich in unformen Massenautos eingengt und noch zu jung für eine Familienkutsche? Sie träumen zuweilen vom Abenteuer und der Weiterbildung im Haupthaar bei Tempo 100? Hand aufs Herz: Sie zählen sicherlich auch zu jenen, die eine Suzuki-LJ-80-Anzeige etwas länger betrachten.

Zugegeben, beim Anblick des Eljot kann eine(r) schon schwach werden. So wie die mehr als 4000 Eljot-Käufer, die sich im letzten Halbjahr mit dem schnuckeligen Japaner ihren großen Geländewagen-Traum für relativ wenig Geld erfüllt haben.

Auch in der Redaktion fiel es manchem nicht ganz leicht, den Eljot völlig emotionslos und mit nüchternen AUTO ZEITUNG-Maßstäben zu messen. So notierte zum Beispiel Motorrad-Tester und Junggeselle Knut Briel im Eljot-Fahrtenbuch: „Der Suzi ist optimal, um Mädchen anzumachen. Die schmelzen dahin, wenn sie das niedliche Auto sehen. Die Handbremse könnte gar nicht besser plaziert sein, denn sie ermöglicht beim Lösen einen ersten zufälligen Körperkontakt mit der Nachbarin. Der Suzi ist also für den Disco-Besuch Spitze. Ob er allerdings auch im Gelände was taugt?“

Was Knut Briel mangels Zeit nicht selbst feststellen konnte, zeigte der Wagen danach im Test: Im Gelände steht der kleine Eljot einem Mercedes G, einem Land-Rover, einem Toyota Landcruiser oder gar einem Chevrolet Blazer in keiner Weise nach. Mehr noch, sein Fliegengewicht und seine Winzigkeit verschaffen ihm abseits befestigter Pfade Vorteile.

Im Gelände zeigt der Eljot seine Stärken

Mit Hilfe des kurz unteretzten ersten Ganges sowie der niedrigen Geländestufe im Zwischengetriebe läßt sich der Eljot problemlos über Stock und Stein bewegen, zumal die Boden-

Pluspunkte

- Günstiger Anschaffungspreis
- Hoher Freizeitwert
- Gute Geländetauglichkeit
- Reichhaltiges Zubehörangebot
- Drehfester Motor
- Niedrige Unterhaltskosten

Minuspunkte

- Relativ hoher Benzinverbrauch
- Eingeschränkte Alltags-tauglichkeit
- Dünne Lackschicht
- Magere Fahrleistungen
- Kein Komfort
- Schlechter Rostschutz
- Knappes Platzangebot
- Mangelhafte Heizung
- Fragwürdige Aufpreis-Politik durch hohe Zubehörpreise



Knüppelhartes Fahrwerk: Drei Zentimeter Federweg an den Eljot-Starrachsen



Primitive Detaillösung: Stoßdämpfer-Befestigung nachträglich angeschweißt

Der große Suzuki-Bluff



8 1/2-Zoll-Felgen und fußgängerfeindliche Rohrgelächte sind dem TÜV-Prüfer oft ein Dorn im Auge

Der deutsche Suzuki-Importeur wirbt mit ganzseitigen Farbanzeigen und Prospekten, in denen der Eljot 80 auf breiten, effektweisenden Rädern steht. Erhältlich sind diese 8 1/2-Zoll-Exemplare bei einigen Off-Road-Händlern und im Zubehörhandel für etwa 3000 Mark, inklusive Reifen. Je nach TÜV-Prüfer-Ermessen kann die Eintragung in den Fahrzeugschein problematisch werden und recht teuer kommen. Doch damit nicht genug. Denn weitere Kosten können durch die Umrüstaktion entstehen, wenn während der Garantiezeit am breitfüßigen LJ 80 ein Defekt auftritt. Suzuki Deutschland verweigert in solchen Fällen jegliche Garantieleistung. Offiziell genehmigt Suzuki seit kurzem nämlich nur noch die Radgrößen 4.50 E x 16 und 5 1/2 x 15. In der Werbung Breitreifen ja, in der Praxis nein? Bewußte Irreführung des Käufers? Eines steht jedenfalls fest: Dem TÜV hat Suzuki ein Kuckucksei ins Nest gelegt. Auf Anfrage von AUTO ZEITUNG bestätigte er: „Als der Eljot auf dem deutschen Markt eingeführt wurde, erklärte uns Suzuki schriftlich die Unbedenklichkeit für die 8 1/2-Zoll-Breitreifen. Einige Monate später wollten die Herren von Suzuki davon nichts mehr wissen und zogen die Freigabeerklärung zurück. Angeblich sollen Achsdefekte aufgetreten sein.“ Und die Breitpneu-Fans sind jetzt die Dummen. Zumal sich die Suzuki-Händler nach wie vor das dicke Geschäft mit den Gummi- und Alu-Walzen nicht verderben lassen wollen – Garantie hin, Garantie her.

freiheit üppige 24 Zentimeter mißt. Geht's über glitschige und steile Wege, kann der Eljot-Reiter jederzeit – ohne vorher anzuhalten – den Vorderachs-antrieb dazuschalten. Mit eingeschaltetem Allrad meistert der Japaner fast alles, was ihm vor die Räder kommt. Vor allem dann, wenn zur Geländeübersetzung und zum Allrad noch die Differentialsperre an der Hinterachse eingelegt wird. Im Zweifelsfall dürfte die Beherrtheit des Eljot-Fahrers die Grenzen bestimmen, nicht aber der Suzuki.

Apropos Herz: Unter der Haube des kleinen japanischen Landmanns viertaktet ein ebenso kleines Reihenmotörchen. Nur ganze 797 Kubikzentimeter Hubraum teilen sich die vier Zylinder. Obwohl von den Hub-Bohrungs-Abmessungen her winzig, scheuten sich die Suzuki-Konstrukteure nicht vor aufwendiger Technik. So weist beispielsweise die fünffach gelagerte Kurbelwelle an allen Kurbelwangen Gegengewichte auf. Die obenliegende Nockenwelle – über Zahnriemen angetrieben – betätigt über Kipphebel die V-förmig hängenden Ventile. Erfolg dieser Bemühungen: Anstandslos dreht dieser Hubraum-Winzling bis 7000/min. Die Nennleistung des japanischen Quirls beträgt immerhin 40 PS bei 5500/min. Das maximale Drehmoment von 60 Nm erreicht der Motor bei 3500/min.

So seidenweich und rund dieses Motörchen in allen Drehzahlbereichen auch läuft, auf der Straße zeigt sich schnell, daß der Suzuki einige Kubikzentimeter fehlen. Wer nämlich mit dem Eljot zügig vorankommen will, muß den kleinen Motor hart zur Brust nehmen. Dies wiederum macht den Trieb-ling durstig. Auf der Autobahn schluckt er annähernd 12 Liter Normal pro 100 Kilometer. Gemessen an der Höchstgeschwindigkeit – bei 97 km/h geht dem Eljot schon die Puste aus – also nicht gerade ein Muster-



DER LJ 80
kann seine Ähnlichkeit mit dem legendären Willy-Jeep nicht verleugnen

knabe in Sachen Sparsamkeit. Natürlich kann bei gemäßigter Gangart der Eljot auch unter der 10-Liter-Grenze bleiben – bei Reisetempo 75 zum Beispiel.

MOTOR

Wassergekühlter Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor längs im Bug des Fahrzeugs eingebaut, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obertliegende durch Zahnriemen angetriebene Nockenwelle, V-förmig hängende über Kipphebel betätigte Ventile, ein Flachstrom-Vergaser, Druckumlaufschmierung mit Filter im Hauptstrom.

Bohrung	62,0 mm	Max. Drehmoment	60 Nm (6,1 mkp)
Hub	66,0 mm	bei Drehzahl	3500/min
Hubraum, effektiv	797 cm ³	Literleistung	36,4 kW (50,2 PS)/l
Hubraum, Steuer	791 cm ³	Motorölmenge	3,0 Liter
Verdichtung	8,7:1	Batterie	12 V/35 Ah
Leistung	29 kW (40 PS)	Lichtmaschine	420 Watt
bei Drehzahl	5500/min		

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Schaltgetriebe, Zwischengetriebe, Mittelschaltung, Antrieb auf die Hinterräder, Allradantrieb und Differentialsperre zuschaltbar. Übersetzungsverhältnisse: 1. Gang 3,182:1, 2. Gang 1,875:1, 3. Gang 1,238:1, 4. Gang 0,88:1, R.-Gang 2,727:1, Zwischengetriebe 2,10:1, Achsantrieb 5,19:1.

FAHRWERK

Vorn und hinten Starrachse mit Blattfedern und Teleskopstoßdämpfern, Kugelumlauf-Lenkung, Zweikreis-Bremssystem mit Bremskraftregler, vorn Duplex-Trommelbremsen, hinten Simplex-Trommelbremsen, mechanische Handbremse.
Radgröße 4 1/2 x 16

Reifengröße 6.00-16 APR

KAROSSERIE/ABMESSUNGEN/GEWICHTE

Kastenrahmen mit Traversen, mittragender Kübelaufbau mit vier Sitzplätzen, Außenabmessungen (mm): Länge 3195, Breite 1395, Höhe 1845, Radstand 1930, Spurweite v./h. 1190/1200, Bodenhöhe v./h. 240/240; Gewichte (kg): Leergewicht, FZ-Schein/Test 810/850, zul. Gesamtgewicht 1140, Zuladung, Test 290; Leistungsgewicht, leer/bel. 29,3 (21,3)/39,3 (28,5) kg/kW (PS).

MESSWERTE

Beschleunigung aus dem Stand		Innengeräusche in dB(A)	
0-40 km/h	4,5 s	Im Stand	79
0-60 km/h	10,1 s	bei 50 km/h im 3./4. Gang	95/94
0-80 km/h	22,5 s	bei 80 km/h im 4. Gang	98
0-1000 m	48,8 s	bei Höchstgeschwindigkeit	102
Höchstgeschwindigkeit	97 km/h	Testverbrauch	11,3 l/100 km N
		Tankinhalt	40 Liter

PREIS/VERTRIEB

Suzuki LJ 80
Suzuki Motorhandels GmbH, Ingoistädter Straße, 8000 München 46

Basispreis 12 500 Mark

ZUBEHÖR UND PREISE (incl. Mehrwertsteuer)

Grundpaket: 2 Stahl Türen, Faltdach mit Gestänge, 2 Klappsitze hinten zus. 1350,- DM; Hardtops je nach Ausstattung von 1980,- bis 3300,- DM; Satz Transportbügel 498,50 DM; Surf Bretthalter-Kit 85,- DM; Skihalter, Paar 30,- DM; Universal-Halbebügel, Paar 20,- DM; Anhängerkupplung 580,- DM; Schalensitz 598,- DM; Satz Bodenteppiche 268,- DM; Bilstein-Fahrwerkssatz 658,- DM; Gepäck- und Hundenetz 12,- DM; Astabweiser 298,- DM; Rammenschutzbügel 370,- DM, dto. für Seilwindenbetrieb 790,- DM; Seilwinde mit Anbauteilen 930,- DM; Suchscheinwerfer 170,- DM; seitl. Rammenschutz 195,- DM; Zusatzheizung (Eberspächer) ca. 1000,- DM; Eljot-Gelände-Anhänger 3559,50 DM.

DIE NIEDRIGE VERDICHTUNG des Motors erlaubt die Verwendung von Normalbenzin

TROMMEL-BREMSEN werden bei Geländewagen bevorzugt, da sie unempfindlicher gegen Verschmutzung sind

DER KRAFTSTOFF-VERBRAUCH kann bei hartem Geländeeinsatz etwa drei Liter über dem Testverbrauch liegen

Im Alltagsbereich läßt die Suzi Wünsche offen

So souverän sich der kleine Japaner im Gelände – und vor der Disco – schlägt, so schlecht schneidet er im normalen Alltagsbetrieb ab. Der Federweg mißt ganze zwei Finger breit, genauer – exakt drei Zentimeter. Die beiden Starrachsen, der kurze Radstand, der Mini-Federweg – eigentlich schließen diese Merkmale Komfort schon auf dem Reißbrett aus. Was das in der Fahrpraxis bedeutet? Nur wirklich Hartgesottene werden den 40-Liter-Tank – er reicht auf der Autobahn für zirka 300 Kilometer und drei Stunden Marter – ohne Zwischenstopp leer fahren. Das heißt, vom Fahren im üblichen Sinne kann keine Rede sein. Mit dem Eljot hoppelt der Reisende im wahrsten Sinne des Wortes von einer Fahrbahnebeneheit zur anderen. Erstaunlich dabei, daß der Eljot nicht alle paar Kilometer eines seiner Bauteile abschüttelt. Wahrscheinlich liegt's daran, daß es im Eljot nichts Überflüssiges gibt. Nur das zum Fahren und für den TÜV absolut Notwendige gaben ihm seine Väter mit auf den Weg. Von Standard-Ausstattung zu sprechen wäre schon zu viel versprochen, Spartan-Ausstattung trifft die Sache besser. Bodenteppiche, Türen, ein Dach überm Kopf und ähnliche Luxus-Extras gibt's für den 12 500 Mark teuren Eljot als Zubehör.

Als größter Schwachpunkt fiel übrigens während des AUTO ZEITUNG-Tests das hauchdünne Lackkleid auf. Sämtliche Stanzkanten der einzelnen Blechteile sind umgefalzt, ein gefundenes Fressen für den Rost. Und deshalb ist es ratsam, bereits beim Neuwagen beherzt gegen den Rost anzukämpfen. **Peter Bazille**