

EINSTEIGER-FAHRZEUG

In der Kürze liegt sie, die Würze. Kennen wir doch, diese Leerweisheit. Spätestens seit sie uns der grundschulende Lehrer ins Aufsatzheft diktiert hat.

Bonsai, ich bin Eljot, der Würzige

Suzuki LJ 80, 1979-83

Sowas behält man für's Leben. Ob als Chefkoch oder Automobilkonstrukteur. Ob in Europa oder Japan. Dank dieser 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 grinste 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 grinste begeistert zurück.



„Ist der knuffig“, „Aaaach, wie süüüß“ — 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 ausgehaucht haben. Nur 3,20 m war dieser Stoppelhopper kurz (in Worten: dreimeterzwanzig), wirkte auf viele fast wie ein zu heiß gewaschener Willys-Jeep, der dann eingelaufen und noch zusätzlich eins auf die Nase bekommen hatte, aus dieser üblen Mißhandlung aber charakterlich gestärkt hervorgegangen war. „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



Sondermodell „Eljot“ abgedeckt: Fondklappsitze und Rückentaschen gab's in den Serienversionen nur gegen Aufpreis.



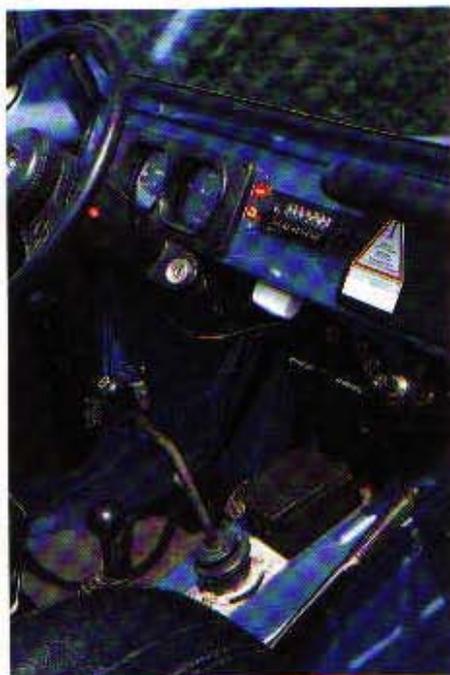
Hochgeschützt über der Vorderachse liegt der Motor des „Eljot“.

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, am Zweitaktmotor als Triebfling für seine Vierradler aber bis 1977 festgehalten hatte. In jenem Jahr lief dann der LJ 80 als Evolutionär einer 1970 begründeten Kleingeländewagenfamilie namens „Jimny“ vom Stapel und folgte seinen bereits ab 1974 im Ausland arrivierten Brüdern in den Export. Gerade die Gewürze Handlichkeit und Agilität machten die Jimnys den außerjapanischen Käufern, beispielsweise in Europas Süden und dort vorzugsweise im iberischen Freizeit- und Touristengelände, als Nutz- wie Fancarsschmackhaft. So begeisterte sich denn auch ein Leser

der dem OLDTIMER Magazin nahestehenden Fachzeitschrift OFF ROAD (wir beziehen unsere Informationen über den LJ 80 also sozusagen aus erster, ja berufener Feder) in der 79er Februar-Ausgabe 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 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 technisch fundiertere OFF ROAD-Test- und Dauertestberichte (können Sie beim AC-Vertrieb nachbestellen, siehe Kasten: „Die Bücher“), auch nach der offiziell-

Spartanisch: Das Cockpit des LJ 80. Wichtig: Anwendungshinweis für die Sperre.





Japanische Invasion: LJ-Kontingent bei der Anlandung in Bremerhaven.

Wenig Geld für viel Gewürz

Die aufgeführten Preisspannen stellen eine Orientierungshilfe dar. „Zustand 1“ wird bewußt ausgeklammert: Bei Superstücken ist auf der nach oben offenen Schnäppchenskala vieles möglich und

teilweise auch berechtigt. Das Zahlenmaterial stammt vom Oldtimer-Service des TÜV Bayern-Sachsen, Ulrich Jansen, Hans-Böckler-Str. 6, 91301 Forchheim, Tel.: 09191/6000-7/-8, Fax: -9.

TÜV 

**Alle Preise in DM
Suzuki LJ 80**

Modell:	Van	Plane	Sondermodelle
Baujahr:	1979-83	1979-83	1979-83
Zust. 2:	4.600- 5.000	4.800- 5.400	5.200- 5.600
Zust. 3:	3.200- 3.800	3.500- 4.200	3.800- 4.500
Zust. 4:	bis zu 2.200	bis zu 2.500	bis zu 2.800
Zust. 5:	bis max. 1.000	bis max. 1.300	bis max. 1.300

Zustand 2: Mängelfrei, auch im Detail ordentlich, leichte Gebrauchsspuren

Zustand 3: Durchschnitt, fahrbereit, leichte Mängel

Zustand 4: Eher mies, reparaturbedürftig, relativ komplett, kein Schrott

Zustand 5: Restaurationsobjekt, nicht fahrbereit

Kommentar, Marktsituation: Der vergleichsweise günstige Einstiegspreis auf Gebrauchtwagenniveau begründet sich vor allem darin, daß der LJ 80 auch heute noch sehr oft zur Arbeit in Forst und Wald eingesetzt wird, hin und wieder als Alltags-Zweitwagen auf der Straße. Das Gros der noch existierenden LJ 80 wird derzeit im aktiven Sparteinsatz, dem Gelände-Trial, „zermürbt“. Originale Exemplare als Sammelobjekt sind (noch) die Ausnahme, wenn sie perfekt, von Grund auf und mit hohem Arbeitsaufwand, restauriert wurden, ihren Preis (bis zu DM 8.500,-) aber durchaus wert. Nachträglich montiertes Zubehör wie Frontschutzbügel, Astabweiser oder Surfbretthalter blieb bei der Preisermittlung der Serienversion unberücksichtigt (und sollte auch beim Kauf minimal bewertet werden).

len 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 jener 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 Wochenend'; fahrsicherer 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 Schläge 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.

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 Höhengeschutz 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 kleingewengerechtem Maximaltempo (knapp über 100 km/h mit 16"-Serienpneus) lagen somit weit unterhalb der Kollapsgrenze. Im Testschnitt flossen zwischen 9 und 12 Liter Bleisaff 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

Die tarnfarbene Sonderversion für Jäger und Angler hörte auf den gattungsspezifischen Namen „Chasseur“ und barg im Inneren auch einen Gewehrständer. Unten sehen wir das vom deutschen Importeur offerierte Kunststoff-Hardtop.



Hinterachsgetriebe war nur für's Parken dimensioniert und ging im Geländeeinsatz meist schlichtweg kaputt!). Der rustikale Spartapaner 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 überzeugte: Spaßvermittlung 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 eine oder andere Gräte trifft, was das Gaumenfest ja nicht gravierend beeinträchtigt. So vermochten weder die höchst niedrige Geschwindigkeit noch die gemütliche Beschleunigung (0-80 km/h in 21,6 s) den Te-



Der LJ 80 im Urteil der Besitzer

Eljot, der Unkomplizierte

Heinz Plötz (38, Maschinen Schlosser, seit 1980 diverse LJ 80): „Mit dem LJ 80 bin ich damals in den Trialsport eingestiegen. Entsprechend habe ich die Autos hergerichtet, sie aber auch im alltäglichen Straßenverkehr benutzt. Ein Schwachpunkt im Gelände waren immer die Zahnräder vom 3. Gang, sie brachen irgendwann. Der Motor hat eigentlich nur einen Schwachpunkt: Wer den Ölwechsel zu lange herauszögert und/oder das falsche Öl, zum Beispiel 10/40 Leichtlauföl, nimmt, riskiert einen Motorschaden, weil der Zylinderkopf nur durch eine 1,2 mm dünne Bohrung geschmiert wird. Ansonsten sind hohe Kilometerleistungen kein Problem, ich hatte einen LJ 80 mit 230.000 km auf der ersten Maschine. Bevor der Motor schlappmacht ist aber meist die Karosserie durchgerostet, nur die Motorhaube bleibt übrig, die ist da nicht so anfällig. Ein weiterer Schwachpunkt sind die nicht selbstnachstellenden Trommelbremsen, da muß man in kurzen Intervallen immer wieder kontrollieren. Zum Restaurieren ist der LJ 80 recht einfach, Aufbau, Mechanik und auch Elektrik sind wirklich simpel. Kotflügel und Radhäuser sind zum Beispiel als komplettes Teil zu haben. Oder

der Kabelbaum: in sich übersichtlich und direkt am Rahmen verlegt. Dort verdrückt er aber auch leicht und die freiliegenden Stecker an Lichtern und Blinkern korrodieren schnell. Wer da vorsorgt, sollte aber keine Masse-Probleme bekommen. Mein Tip: Den Rahmen gründlich sandstrahlen und dann feuerverzinken. Ist nicht teuer und hält ewig.“

Eljot, der Lagerschwächling

Friedhelm Weiß (23, Student, LJ 80 Baujahr 1981): „Vor sechs Jahren auf einem Gebrauchtwagenmarkt erworben, hab' ich meinen Eljot bis zum Geht-nicht-mehr gefahren. Das heißt, bis die Karosserie durchgerostet war. Übrigens auch der Tank. In dieser Zeit sind auch die Eingangswelle im Verteilergetriebe und die hinteren Radlager je einmal hinüber gewesen. Ansonsten hatte ich wenig Probleme — bis auf die Elektrik, wegen der korrodierten Stecker an Scheinwerfern, Rückleuchten und Blinkern. Jetzt werde ich ihn restaurieren und dazu wohl eine Kunststoffkarosserie hernehmen. Das ist zwar nicht original, aber die rostet mir dann auch wenigstens nicht unterm Hintern weg.“

stern 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 Getriebe. Und ab Fahrgestell-Nr. 513742 war auch das potentiell zahnlose Rückwärts-gangrad 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 wenden — Stahltüren mit (igittigitt) festen Rahmen für die gläsernen Kurbelfenster. 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 Spriegel (und die zwei Fond-Klappsitze) eine Strafgeldgebühr, sprich: Aufpreis, von den selbiges ordernden Weichlingen. Wer sich von vorneherein nicht mit dem 330,- Märker preiswerten Verdeck abmühen wollte, konnte alternativ ein Kunststoff-Hardtop oder halt eine Spritzdecke („Overnight-Persenning“, kostete DM 1.049,-) bestellen. Diverse Zubehörproduzenten boten denn auch alsbald „richtige“ Cabrioverdecke inklusive Klappgestänge für den LJ an.

Im Laufe seiner Deutschland-Karriere würzten den LJ 80 ergo nicht nur die offiziellen Werkzubehörer, sondern auch freie Ausrüster mit zahlreichen weiteren Accessoires — mal mit mehr, mal mit weniger sinnvol-





Heute noch bevorzugter Spielplatz von LJ 80: Trial-Wettbewerb mit Schlammwürgengehalt (II.). Passendes Zubehör für Freizeit-Eljotter: Anhänger (S. 66).

pich mit weißem Rand, und auch außen weiß gerändert mittels Sternfelgen, Stoßstangen, Bügel und faltverdeck. So weit, so fein. Dann ein „Chasseur“ für den jungen Landadel, natürlich im dezenten „huntergrün“ (auch das rammschützende Rohrwerk) mit khakifarbener Plane, Seilwinde und Gewehrständer. 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 faltverdeck sowie Türen und Notsitzen ab Auslieferung und einem Reservekanister an der Heckklappe. Menü 1 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“ (wengleich mit kantigem Charakter und ziemlich unknuffig, daher lebenslang auch ohne Spitznamen — oder hätte Ihnen „Essjot“ gefallen?? Na, bitte!).

Wenn Sie nun nach dieser Lektüre verständlicherweise einen Suzuki LJ 80 als preiswerten Spaß-Oldie einkaufen möch-

len: vom Astabweiser über Dachträger (z. B. für's Surfbrett), lackierte Sternfelgen (anstelle der serienmäßigen Stahlscheiben), breit und breiter für Breitreifen (und mit entsprechenden Freigaben, Größen s. „Fahrzeug-Informationen“) inklusive Kotflügelverbreiterungen, Flankenschutz, Rammschutzbügel, Radio, Seilwinden oder Teppichboden bis hin zu passenden Zusatzscheinwerfern.

So dauerte es nicht lange, bis landauf wie landab kaum noch ein wirklich serienmäßig dreinschauender Suzuki LJ 80 zu entdecken war. Die logische Folge: „Wenn die Eljotter soviel Zusatzgewürz schätzen, sollen sie es auch von uns haben“, sagte sich Offizial-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 Tep-



Etwas unspassiger als das Cabrio: LJ-Van in der rechtsgelenkten Japan-Variante.

Fahrzeug-Informationen

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihe, vorne längs eingebaut, Wasserkühlung mit einem Ventilator; Block aus Grauguß, Zylinderkopf aus Leichtmetall; zentrale Zahnriemenangetriebene Nockenwelle; 5-fach galagerte Kurbelwelle; hängende Ventile (je zwei pro Brennraum), V-förmig angeordnet, über Kipphebel betätigt; ein einflutiger Horizontalvergaser Mikuni 32 PDH.

Hubraum und Leistung: 797 ccm; 41 PS bei 5500 U/min; max. Drehmoment 6,1 mkg bei 3500 U/min.

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Frontantrieb zuschaltbar, 4-Gang-Schaltgetriebe, zuschaltbares Zwischenge triebe mit Geländereduktion 2,571:1, Einscheiben-Trockenkupplung; manuelle 100%-Sperr (Parksperr) im Hinterachsdifferential.

Karosserie: Stahlblech auf Leiterrahmen; zwei Türen, zwei bis vier Sitzplätze (zwei klappbare Fondsitze, längs zur Fahrtrichtung, gegen Aufpreis); **Cabrio:** offene Karosserie, Türen und Softtop gegen Aufpreis, unten angeschlagene Heckklappe; **Van:** geschlossene Karosserie, rechts angeschlagene Hecktür.

Fahrwerk: vorne: Starrachse an halb-elliptischen Blattfedern, Teleskopdämpfer; hinten: Starrachse an halb-elliptischen Blattfedern, Teleskopdämpfer;



hydraulisches Zweikreisbremssystem mit Trommelbremsen vorne und hinten; mechanische Handbremse auf Bremstrommel an der hinteren Kardanwelle wirkend; Kugelumlauf lenkung; **Reifen:** 6.00 x 16, wahlweise 105 x 16, 175 R 16, FR 78 x 15, 60 x 15, 195 SR 15 (**Eljot Special**); **Felgen:** 4.5 x 16, 5.5 x 16, 5.5 x 15, 8 x 15.

Abmessungen: Radstand: 1930 mm; Spur vorne/hinten: 1190/1200 mm; Länge x Breite x Höhe: 3195 x 1395 x 1845 (**Cabrio**) bzw. 1685 (**Van**) mm.

Gewichte (Werksangabe, trocken): **Cabrio:** 800 kg; **Van:** 820 kg.

Füllmengen: Kühlwasser: 3,8 Liter; Motoröl: 3,5 Liter; Benzintank: 40 Liter.

Höchstgeschwindigkeit: 107 km/h.

Bauzeit: 1979-83.

Neuwagenpreise (DM): ab 10.990,- bis 12.800,- (Anfang 1980, bei freien Importeuren); 12.500,- (Mitte 1980, offiziell); ab 13.100,- (1981); 17.768,- (1981, Sondermodell „Eljot“, 500 Stück); ab 11.550,- bis 14.995,- (1982, bei freien Importeuren, ohne und mit unterschiedlichem Zubehör); ab 13.590,- (1983, offiziell); 14.299,- bzw. 15.230,- (1983, offiziell Sondermodelle „Suzuki Special“, drei Ausstattungsvarianten).



ten — dann tun Sie's bitte. Aber lassen Sie sich noch einige Ratschläge mit auf den Weg geben: Erstens sollten Sie nicht auf einem gut erhaltenen Exemplar im Originalzustand bestehen, sowas gibt's nämlich kaum noch und wenn, ist es in ziemlich festen Händen (da braucht's schon viel Überredungstalent). Auch die genannten Sondermodelle sind heute rar. Dagegen werden Sie auf viele breite, hohe, exzessive, für die Straße wie den Trialsport üppig umgebaute LJ's treffen. In jedem Fall kommt viel Arbeit auf Sie zu, da Sie ja auf den Originalzustand zurückrestaurieren wollen. Daher sollten Sie, zweitens, einen Blick in den Motorraum und auf das Fahr- wie Schuhwerk werfen: Ein Blick auf die Haubenunterseite zeigt Ihnen, ob die Motorhaubenverstärkung (Rückrufaktion ab Juli '83 wegen Ribbildung) bei ihrem Probanden auch tatsächlich nachgerüstet wurde. Wahrscheinliche Leistungssteigerungen sind (so legal vorgenommen) auch in den Papieren vermerkt, breite und hohe Räder ebenfalls. Frauen könnten Sie sich lediglich über den Verkäufer-Hinweis, er habe seinem Eljot eine größer dimensionierte, haltbare Differentialsperre spendiert. Aber Vorsicht! Das kann auch bedeuten, daß er sein nicht mehr so gutes Stück häufig im Gelände ausgeführt hat, was die gesamte Mechanik natürlich restaurierungsbedürftiger macht.

Da die Karosserie nach alter Väter Sitte auf einem Leiterraum verschraubt ist, läßt sie sich für die allfällige Bearbeitung relativ leicht abnehmen. Denn gerade sie ist, wir kommen zu drittens, ein Rostsammler erster (welch Anachronismus, besser: allerletzter) Güte. Wo sich die braunen Altersflecken am ehernen ansiedeln? Ganz einfach: überall, an allen Ecken und Enden sozusagen, übrigens logischerweise auch am Rahmen (gerade bei den Geländehopsern). Wirklich exponiert sind selbstredend Kotflügel und Radläufe sowie die Hohlräume in den Türen, Türschweller, Fensterrahmen und der Heckklappe.

Beim obligatorischen Proberitt, Punkt vier, peilen Sie mit Ihrem Trommelfell natürlich ungebührliche Motorgeräusche an, viel wichtiger aber — sofern Sie noch nie einen Allradler bewegt haben — ist das Einlegen der Straßen- und Geländeuntersetzung: Mahl-, Dröhn- oder Knirschgeräusche aus der Antriebsgegend (aber auch von der Hinterachssperre) können zum Negativ-Investment werden und bei steilen Bergabfahrten mit Motorbremse darf der kleinere Schalthebel nicht herausspringen. Das war's im groben und ganzen aber auch schon — und schließlich stehen Sie ja nicht vor dem Erwerb eines normalen Gebrauchten, sondern eines gebrauchten Youngtimers mit den besten Gewürzen für eine Oldie-Aspiranz.

Egbert Schwartz



Beliebtes Anbauzubehör bei allen Eljotern: Zusatzscheinwerfer am Frontbügel sowie Reservekanister samt Halter am Heck (S. 68 oben). Windiger Kampf: Die komplizierte Abdeckung eines LJ (S. 68 unten). Erste Werks-Sonderlinge: „Eljot“ 1981 (re. u. o.).



Helmut Hey (Ersatz-, Motoren-, Verschleißteile, verstärkte Lager und Antriebswellen, Komplettmotoren, Vermittlung von Fahrzeugen), Am Brunntor 20, 97633 Waltershausen, Tel.: 09762/563 o. 6477, Fax: 1786.

Allrad George (Blech-, Ersatz-, Motoren-, Verschleißteile), Lüneburger Str. 30, 21394 Kirchzellern, Tel.: 04135/7055, Fax: 639.

FS, F. Strobel (Reparaturbleche, Bremsleitungen), Postfach, 66722 Saarlouis, Tel.: 06831/2714, Fax: 43515.

Off Road Shop Wiemersdorf (Blech-, Ersatz-, Verschleißteile), Großenasperweg 1, 24649 Wiemersdorf, Tel.: 04192/85514, Fax: 85853.

HP Geländewagenteknik, Heinz Plötz (Gebraucht-, Ersatzteile), Gestorf 59, 93444 Kötzting, Tel.: 09941/2425, Fax: 2600.

Tom's, Thomas Spehar (Gebrauchtteile), Alkenrather Str. 67, 51377 Leverkusen, Tel.: 0214/51204, Fax: 59251.

Erhard Kunststofftechnik (Karosserieteile aus GFK), Birkenstr. 16, 84424 Pemmering, Tel.: 08124/9930, Fax: 9830.

Günter Ochs (Karosserieteile aus GFK), Pfarrer-Moser-Str. 25, 85253 Erdweg-Kleinberghofen, Tel.: 08254/8776, Fax: 2156.

Die Spezialisten

Weiss Design Kunststofftechnik (Karosserieteile und Komplettkarosserien aus GFK), Mühlbogenstr. 86, 94469 Deggendorf, Tel.: 0991/28234, Fax: 25485.

G+B Motorentechnik (Motorinstandsetzung, -tuning, Ersatzteile), Webling 2, 85276 Hettenshausen, Tel.: 08441/71609, Fax: 81509.

Bony Soft-Top's (Verdecke), Harscampstr. 33, 52062 Aachen, Tel.: 0241/22493, Fax: 20246.

Fahrzeugteile Schumann (Verdecke), Haßlinghauser Str. 245, 58285 Gevelsberg-Silscheda, Tel.: 02339/7266, Fax: 5826.

KHM Fahrzeugtechnik (Verdecke), Postfach 571, 73706 Esslingen, Tel.: 0711/353064.

Muer Geländewagenzubehör (Verdecke, Ersatzteile, Sitze), Fischerstr. 39, 48231 Warendorf, Tel.: 02581/62118.

Off Road Shop Schmerbeck (Verdecke, Verschleiß- und Blechteile), Breite Hille 32, 44892 Bochum, Tel.: 0234/288637, Fax: 9210382.

Auto Schmid GmbH, Sportplatzstr. 4, 85635 Höhenkirchen, Tel.: 08102/4053.