

Suzuki LJ 80

Es wird immer schwieriger, einen originalen, nicht umgerüsteten Suzuki LJ 80 zu finden. Der ab März 1980 in Deutschland verkaufte Japaner ist durch seine Wendigkeit, die geringen Außenabmessungen und das niedrige Gewicht eines der beliebtesten Basisfahrzeuge für den Trialsport mit Geländewagen. Entsprechend oft wird der kleine Suzuki irreversibel umgestrickt und erleichtert, um die Geländeeigenschaften nochmals zu verbessern.

Im Gegensatz zu seinem Vorgänger LJ 55 mit der gleichen Karosserie, der mit einem Dreizylinder-Zweitakter mit 539 Kubikzentimeter Hubraum und 28 PS motorisiert war, besaß der LJ 80 einen Vierzylinder-Viertaktmotor mit 797 cm und einer Leistung von 40 PS bei 5500 Umdrehungen, der bis zum Produktionsende im Jahre 1983 unverändert im Programm blieb. Mit diesem Motor liegt die Höchstgeschwindigkeit bei knapp über 100 km/h.

Mit einem Radstand von nur 1,93 Meter, einer Außenlänge von 3,17 Meter und einer Breite von



1,40 Meter paßt der Suzuki in nahezu jede Lücke und weist dementsprechend gute Geländeeigenschaften auf, die seinerzeit auch von vielen Förstern und Jägern geschätzt wurden und werden. Über ein Viergang-Schaltgetriebe mit Geländereduktion wird die Kraft des OHC-Motors auf die Hinterräder übertragen. Der Vorderachs Antrieb läßt sich per Hebel bei Bedarf zuschalten.

Neben der offenen Version des LJ 80 mit Planenverdeck gab es auch eine Variante mit geschlossenem Stahldachaufbau und Hecktüre. Die Stahlblechkarosserie des Suzuki ruht nach klassischer Geländewagen-Bauart auf einem Kastenrahmen mit Quertraversen, die vordere und hintere Starrachse werden durch Blattfedern geführt.

Wer sich für einen Suzuki LJ 80 mit Straßenzulassung interessiert und diesen weiterhin auch auf der Straße nutzen will, kommt nicht umhin, das Fahrzeug genauestens nach

Tip

LJ 80 Plane: Möglichkeit offen zu fahren; im Originalzustand stabiler Wert; niedrige Unterhaltskosten; häufigste Version. Preise: ca. 1.000 Mark (fahrbereit, schlechter Zustand) bis 11.000 Mark (sehr guter Originalzustand)

nachträglichen Veränderungen abzusuchen und gegebenenfalls mit



den Eintragungen in den Fahrzeugpapieren zu vergleichen. Reifen, Felgen, zusätzlicher Überrollbügel, Leistungssteigerung am Motor, Höherlegung des Fahrwerks und Einbau einer haltbaren Differentialsperre an der Hinterachse sind die gängigsten Verbesserungen, die oft am LJ 80 vorgenommen werden, aber eine TÜV-Vorführung benötigen. Noch wichtiger: die genaue Inspektion der Roststellen, die bei jedem LJ 80 in normalem Gebrauchszustand an allen Ecken und Enden, an Rahmen wie an Karosserie, üppig wuchern. Ein ungepflegter Suzuki ist oft billig, kann aber schnell zur Groschenfalle werden.

Demgegenüber werden gut erhaltene LJ 80 schon zur Rarität, und ernsthaft restaurierte oder gar im

Bestpflegezustand belassene Exemplare erzielen bereits erstaunlichen Wertzuwachs.

Während der 0,8-Liter-Motor unverwundlich ist, gehört die Kupplung bei beherrztem Geländebetrieb zu den am stärksten beanspruchten Bauteilen, da der Motor nicht gerade mit Drehmoment verwöhnt. Zu Bruch neigt die Parksperre an der Hinterachse, wenn man sie exzessiv als Differentialsperre mißbraucht.

Test

LJ 80 in OFF ROAD 2/79,
7/79 und 1/80
LJ 80 Dauertest in OFF ROAD
2/82