LJ ‚das Schmunzelmonster

Kaufberatung Suzuki LJ 80: Woran krankt der Naturbursche?

1980 war das Auto längst als Umweltfeind Nummer Eins geoutet und der lustbetonte Umgang mit ihm für viele ein unverzeihliches Sakrileg. In diese Zeit platzte der Suzuki LJ 80: Klein, spaßig und weitgehend nutzwertfrei, scharte er schnell eine Fangemeinde um sich. Gelingt ihm das auch heute noch?

Die Zeiten waren 1980 ernst bis hoffnungslos, was mit obligatorischen *No future*-Buttons plakativ zum Ausdruck gebracht wurde, die neben ihren *Jute statt Plastik*- und *Atomkraft – nein danke*-Kollegen an Batikhemden und Bundeswehr-Parkas baumelten.

Der Parka war Grundausstattung männlicher wie weiblicher Aktivisten der Friedens-, Frauen- und Umweltbewegung und erwies sich als höchst praktisch, wenn es bei Demos oder Sitzblockaden mal wieder länger dauerte – etwa im Bonner Hofgarten, wo 300.000 Menschen gegen den Nato-Doppelbeschluss auf die Wiese gingen, oder an der Startbahn West, deren Bau 1980 beschlossen wurde.

Die Zitterpartie der Geiseln in der teheranischen US-Botschaft dauerte zu diesem Zeitpunkt bereits seit November 1979 an, jenem Jahr, in dem die Sowjets in Afghanistan eingefallen waren. Franz-Josef Strauß verlor gegen Helmut Schmidt die Bundestagswahlen, und unter dem Motto „Keine Macht für niemand“ formierten sich *Die Grünen*. Im Kino lief derweil *Elliot, das Schmunzelmonster* und im Radio trällerte Olivia Newton John *Xanadu*, wenn nicht gerade Pink Floyd mit *Another brick in the wall* die Gehörgänge verdüsterte.

Das Auto galt zu diesem Zeitpunkt vielen als Dämon, mitverantwortlich nicht nur für zehntausende Verkehrstote, sondern auch für das Waldsterben, weswegen immer wieder Forderungen nach einem Tempolimit laut wurden. Lustbetontes Fahren mit einem weitgehend zweckfreien Auto? Undenkbar…

In diese trübe Zeit platzte Suzuki mit seinem LJ 80 – und kam schon bald mit Lieferungen kaum noch nach! Der eigentlich für Japan entwickelte LJ war ein *Fun*-Auto, lange bevor dieser Begriff in den deutschen Sprachgebrauch Einzug hielt. Er war klein, sparsam und, im Gegensatz zu anderen, martialisch auftretenden Geländewagen, zum Schmunzeln goldig. Die Münchner Schickeria schloss ihn bald ebenso in ihr glamouröses Herz wie Jäger und Forstarbeiter, die seine legendären Klettereigenschaften schätzten.

Doch bald schon offenbarte er seinen Besitzern seine monströse Seite: Das „Schmunzelmonster“ rostete sozusagen schneller als sein Schatten! „Eigentlich war das Auto auf eine Lebensdauer von sechs Jahren beziehungsweise 80.000 Kilometer konzipiert, hat mir vor Jahren mal einer seiner japanischen Entwickler verraten“, erinnert sich Heinz Schröder, nicht nur langjähriger LJ-Fahrer, sondern dem Suzuki als Inhaber des *Offroad-Shop* in Crimmitschau auch professionell zugetan. So landeten nach wenigen Jahren reihenweise LJ mit weitgehend intakter Technik auf dem Schrott, weil deren Eigentümer es Leid waren, quadratmeterweise Blech einzuschweißen, um die langen Gesichter der damals noch monopolistischen TÜV-Halbgötter in Grau aufzuhellen. Womit der Hauptschwachpunkt genannt ist.

Karosserie

„Der LJ wurde aus ganz wenigen Blechteilen zusammengeschweißt, die Überlappungen nach dem Schweißen abgedichtet und erst dann alles lackiert. Rost war somit programmiert“, erklärt Heinz Schröder die Hintergründe und erläutert auch gleich, worauf das Auge des Interessenten achten sollte: „Auf alles außer der Motorhaube und dem Rahmen; nur die beiden zeigen sich meistens rostfrei.“ Front- und Heckschürze, Schweller, Seitenteile, Kotflügel innen und außen, Spritzwand bis hoch zum Scheibenrahmen, der komplette Unterboden sowie die Türböden bedürfen einer genauesten Inspektion. Schröder spricht von „einer einzigen Katastrophe“, zumal bis auf wenige Ausnahmen kaum mehr Blechteile zu bekommen sind. Lediglich im Internet (siehe Kasten Ersatzteile) sei noch einiges zu bekommen, so der Spezialist.

Zeigt sich das Auto in den genannten Bereichen unerwartet rostfrei, gibt es zwei Möglichkeiten: Der Karosseriebauer verstand sein Handwerk und hat ganze Arbeit geleistet. Oder das Auto hat irgendwann mal eine GFK-Ka-

LJ-TEAM

Maske des Grauens: Front und Kotflügel stehen ebenso auf…

…Rosts Speiseplan wie die Seitenteile des Suzuki

Ein Witz: Das klapprige Zelt bietet nur rudimentären Wetterschutz

Dickes Ende: Heckschürze und Radläufe leiden unter Lochfraß

Ganz unten: Die Türen sind von den Böden abgesehen rostresistent

Extrabreit: 205er sind die Grenze des Erträglichen für das Fahrwerk

Für die Füße: Ob Bodenwannen, Mittelteil oder Spritzwand – sämtliche Bereiche der Karosserie gelten als schnell vergänglich

Das Klebeband verrät: Auch dieses Verdeck hat's hinter sich

Rahmenhandlung: Abgesehen von Auslegern wie diesen…

…gilt wenigstens der stabile Leiterrahmen als rostresistent

Jetzt geht's los: Schweißstöße gammeln besonders zügig

Zu Recht eine große Klappe: Die Haube widersteht dem Gilb

Nicht ganz dicht: Der Tank ist dünnhäutig und rostanfällig

Schlimmes Innenleben: Schweller und Einstieg mit Make-up

Überpinseln bald zwecklos: Rost zwischen Radlauf und Seitenteil

LJ TOUR

Die Müdigkeit der Jahre: ermattete vordere Blattfeder

Ewig ausgleichend: Differentiale und Achsen sind fast unzerstörbar

Spiel ohne Grenzen: Die Aufnahme des Lenkhebels schlägt aus

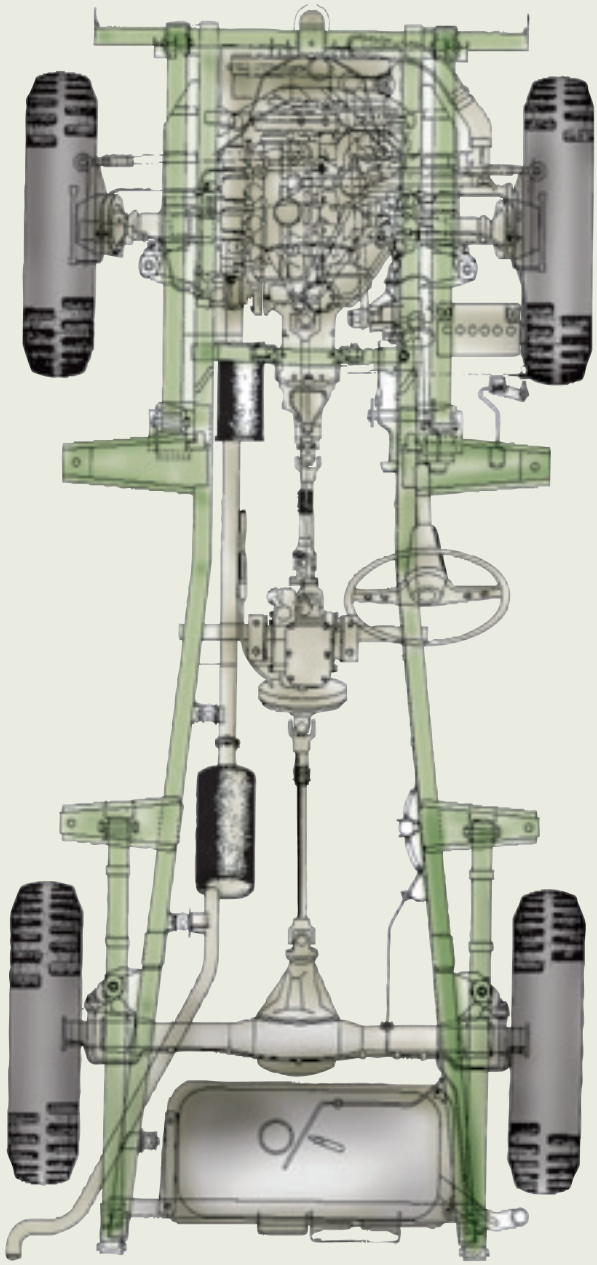
Gut geschützt: Der solide Auspuff setzt im Gelände nicht auf

Gnadenlos hart: die originalen Gummi-Fahrwerksbuchsen

Die Kardangelenke: Arthrose ist ein Fremdwort für sie

Übel: Fällt der Bremslastregler aus, sind Dreher programmiert

Arbeitslos: Defekte Stoßdämpfer fallen bei dem Fahrwerk nicht auf



Kein Spielkind: stabiles, nachstellbares Lenkgetriebe

Die Dritten: Geht der dritte Gang kaum rein, droht Zahnausfall

Schaltstelle: Lässt sich das Verteilergetriebe schalten?

Eigenwillig: Die Handbremse wirkt auf die Kardanwelle

Überfordert: Mit Breitreifen schlägt das Lenkgestänge aus

Überdimensioniert: Die hinteren Blattfedern halten ewig

Radlager defekt? Dann schwemmt Diff-Öl das Fett aus den Gelenken

LJ TOUR

Der heutige Marktwert*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Suzuki LJ 80	1980 bis 1983	-	3.000 €	1.900 €	800 €	200 €	13.200 DM

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

rosserie bekommen. „Die wurden eine Zeit lang angeboten, ebenso wie Vorderkotflügel, Frontmasken und Scheibenrahmen, die es immer noch in GFK gibt“, weiß Schröder. Ob Blech-Künstler oder Konfektions-Kunststoff, lässt sich leicht per Magnet ermitteln. Eigentlich ist ein Glasfaser-Haus nichts Schlechtes, zum Problem kann es nur werden, wenn der LJ-Treiber in ein paar Jahren ein H-Kennzeichen beantragen will und der Umbau dann nicht mindestens 20 Jahre alt beziehungsweise der Umbau-Zeitpunkt nicht belegbar ist.

Der Rahmen gilt dem LJ-Experten als rostresistent und langlebig, er sollte jedoch auf unfallbedingte Deformationen hin abgesucht werden. Schleifspuren im mittleren Bereich der Längsträger stammen von Aufsetzern an Kuppen und Böschungen im Geländebetrieb, beeindrucken die stabilen Träger jedoch nicht. Lediglich an den Auslegern und Sicken der Fußbodenverstärkungen kann es gammeln, bedrohlich ist das in der Regel nicht.

Letzter Programmpunkt: das Verdeck. „Originalverdecke sind eher windige Zelte und von bescheidener Qualität“, winkt Schröder ab. Wer wirklichen Wetterschutz sucht, dem empfiehlt er die Sattlerei Bony in Aachen, die hervorragende Maßverdecke mache. „Viele lassen das Verdeck weg und beschränken sich auf ein Bikini-Top über den Vordersitzen.“

Technik

Wenn sie auch nicht frei ist von Fehlern, so zählt die Mechanik eindeutig zu den Stärken des kleinen Suzuki. „Dem Triebwerk merkt man die Handschrift der Motorradkonstrukteure deutlich an“, lobt Heinz Schröder. Es ist vergleichsweise kräftig, drehfreudig und vor allem langlebig – wenn man ein paar wichtige Punkte beachtet. „Die Motoren neigen zur Ölschlammbildung. Irgendwann stockt die Ölversorgung in den Zylinderkopf, die Nockenwelle frisst und der Zahnriemen reißt – mit bekannten Folgen. Dann wird meistens der Zahnriemen zu Unrecht als Übeltäter verdächtigt.“ Der Kenner führt die Ölschlammentstehung auf die Motorentlüftung zurück, die Ventildeckel und Luftfiltergehäuse miteinander verbindet. „So gelangen bei heißem Motor im Stand immer Benzindämpfe in den Zylinderkopf und sorgen dort für Schlammbildung, vor allem, wenn nur einfaches Mineralöl gefahren wird.“ Sein Tipp: „Nach meiner Erfahrung verschlammen Motoren mit teilsynthetischem Öl kaum noch. Wer einen Ölkühler montiert hat, kann auch auf Vollsynthetik umstellen.“ Klappert es vernehmlich aus dem Zylinderkopf, hat meistens eine Kipphebelwelle gefressen – auch das eine Folge stockender Ölversorgung wegen verschlammter Kanäle. Die andere Möglichkeit ist eine defekte Kopfdichtung, die nicht zu den langlebigsten Teilen zählt.

Der zweite bekannte Schwachpunkt des Motors ist die Wasserpumpe. „Die hält ziemlich genau 80.000 Kilometer – wie vorausberechnet.“ Zur selben Zeit ist auch der Zahnriemen fällig, der laut Schröder immer samt Spannrolle gewechselt werden muss.

Auch dem Vergaser stellt der Experte durchwachsene Noten aus. „Wenn der nach längerer Standzeit einmal komplett ausgetrocknet ist, bekommt man den nicht mehr richtig zum Laufen. Ersatz findet sich im Kleintransporter Suzuki Carry“, rät Schröder. Neuralgisch sei auch der Verteiler, der ausschlägt und dann verölt. „Wir bieten Überholsätze für knapp 13 Euro an, dann muss man bei Suzuki keinen sündhaft teuren Verteiler kaufen.“

Letzte Schwachstelle des Aggregats: die Ölpumpe. „Die verschleißt mit den Jahren, büßt dadurch an Förderleistung ein und sollte bei rund 150.000 Kilometer auf jeden Fall ausgetauscht werden“, mahnt Heinz Schröder. „Wer diese Punkte beachtet und mit ein wenig Gefühl fährt, kann auch nach 250.000 Kilometern noch Spaß mit dem Motor haben.“

Ersatzteilpreise Suzuki LJ 80

Fahrwerksbuchsen (je Achse)	ab 40 €
Vor- und Endschalldämpfer	130 €
Zahnriemen und Spannrolle	43 €
Wasserpumpe	46 €
Hauptbremszylinder	179 €
Radbremszylinder vorn	29 €
Bremsbackensatz Hinterachse	35 €
Verteiler-Reparatursatz	13 €

Quelle: Off-Road-Shop, Amselstraße 19, 08451 Crimmitschau, Tel.: 03762/704488, Fax: 03762/705404, www.offroadshop.info

Blechteile

Einstiegsblech	52 €
Fußraumbodenwanne	68 €
Heckblech	69 €
Seitenwand	88 €

Quelle: A. Haupenthal, Hülzweilerstraße 63, 66740 Saarlouis, Tel.: 06831/891381, Fax: 06831/891360, www.autoblechteile.de

Abschließend sei erwähnt, dass viele LJ auf das Einliter-Triebwerk des SJ 410 umgebaut wurden, was dem Fortkommen zu-, einer späteren H-Zulassung indes abträglich ist.

Der Antrieb zeigt sich überwiegend zählebig. So gelten die Achsen als nahezu unzerstörbar: „Die gibt es zuhauf, weil sie übrig bleiben, wenn der Rest des Fahrzeugs schon den Weg alles Irdischen gegangen ist“, schmunzelt der Off-Road-Profi. Einziger Schwachpunkt hier ist die Differentialsperre der Hinterachse, die als Parksperre und nicht für den Geländeeinsatz gedacht war und nur an Autos für den deutschen Markt zu finden ist, weil dem TÜV die auf die Kardanwelle wirkende Handbremse nicht ausreichte. „Am besten legt man sie still, weil die Sperren dazu neigen, sich während der Fahrt selbst einzulegen, oder baut sich eine zuverlässige Betätigung.“

Auch den drei Kardanwellen und ihren Gelenken stellt Schröder ein gutes Zeugnis aus, weniger gelungen findet er das Getriebe. „Die Hauptwelle bekommt sehr schnell ein zu großes Axialspiel. Das führt irgendwann zu Zahnausfall am Vorgelege, wenn Haupt- und Vorgelegewelle zu stark gegeneinander verschoben sind.“ Als Wege aus der Krise nennt er auch hier den Umstieg auf Vollsynthetiköle sowie die prophylaktische Neulagerung der Getriebewellen alle 80.000 Kilometer. „Dazu muss allerdings der Motor samt Schaltbox nach oben herausgehoben werden“, warnt er. Erkennbar wird das Problem daran, dass sich der dritte Gang nur schwer einlegen lässt.

Dreigestirn: In Deutschland wurde der LJ nur in der offenen Version angeboten

LJ 10: Den 1970 vorgestellten Urahn aller LJ schob ein 360-Kubik-Zweitakter sanft voran

LJ 50: Der Vater des LJ 80 hatte einen durstigen Dreizylinder-Zweitaktmotor

Technische Daten: Suzuki LJ 80

Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor, wassergekühlt; jeweils zwei im Kopf hängende Ventile pro Zylinder, von obenliegender, zahnriemengetriebener Nockenwelle über Kipphebel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle
Bohrung x Hub	62 x 66 mm
Hubraum	797 ccm
PS bei U/min	39 bei 5750
Nm bei U/min	60 bei 3500
Kraftübertragung	Hinterradantrieb mit vollsychronisiertem Vierganggetriebe; zuschaltbarer Vorderradantrieb; Geländereduktion; Mitteldifferential; Differentialsperre
Karosserie	mit einem Kastenrahmen verschraubte Stahlblechkarosserie
Vorderachse	Starrachse an Blattfedern und Teleskopstoßdämpfern
Hinterachse	Starrachse an Blattfedern und Teleskopstoßdämpfern
Bremsen	Zweikreis-Hydraulikbremssystem mit Trommeln rundum (vorn auf Wunsch Scheibenbremsen)
Länge x Breite x Höhe	3195 x 1395 x 1690 mm
Leergewicht	820 kg
Radstand	1930 mm
Verbrauch Ø	zehn Liter Normalbenzin/100 km
Höchstgeschwindigkeit	105 km/h
Bauzeit	1980 bis 1983
Kat-Nachrüstung	kein Anbieter bekannt

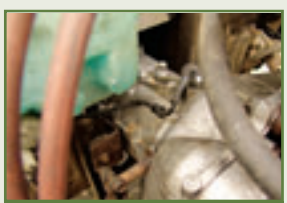
Versager: Die Gasfabrik sorgt oft für Ärger

Taucht nix: Watfahrten setzen der Lima zu

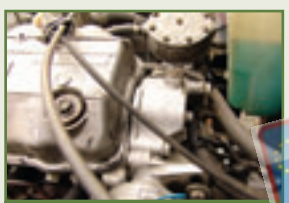
Blindgänger: Ist der Verteiler innen verölt?

Nockenwellenantrieb: Immer die Spannrolle mit wechseln!

Nähmaschine: Das kleine Triebwerk trägt die Handschrift von Motorradkonstrukteuren und ist bei guter Wartung sehr robust



Rauchfrei: Selbst im Gelände ist die Kupplung standfest



Nix fließt: Die Benzinpumpe gilt als durchwachsen stabil

Die Bremsen sind ab Werk schlicht geraten: Trommeln rundum. Damit einher gehen die systembedingten Eigenheiten, die Heinz Schröder so auf den Punkt bringt: „Vormittags zieht er nach links beim Bremsen, nachmittags nach rechts, und nach längerer Standzeit blockieren die Räder beim zartesten Pedaldruck. Aber ansonsten gibt es nichts Negatives zu berichten, und auch die Versorgung mit Überholsätzen für Rad- und Hauptbremszylinder ist gut.“ Weil aber viele die stündlich neue Gewöhnung an das Bremsverhalten wenig schätzen, ist der Umbau auf die vorderen Scheibenbremsen aus dem kantigen Nachfolgemodell 410 üblich, wofür nur die Spurstange geändert werden muss, der alte Hauptbremszylinder aber weiterverwendet werden kann. „Dieser Umbau ermöglicht es außerdem, die Freilaufnaben aus dem 413 nachzurüsten, was das Auto deutlich schneller macht“, erklärt der LJ-Fan.

Die einzige echte – und gefährliche – Schwachstelle der Bremsanlage ist das Lastregelventil vor der Hinterachse am Unterboden: „Das hängt irgendwann, gibt den vollen Bremsdruck auf die Hinterachse, und dann dreht man sich bei der nächsten Bremsung schneller, als man gucken kann!“ Hat man den Schock verwunden, folgt der nächste gleich beim freundlichen Suzuki-Händler: „Das Teil kostet rund 400 Euro!“

Das Fahrwerk ist kruder Nutzfahrzeug-Standard mit seinen blattgefederten Starrachsen und fällt vor allem durch unnachgiebige Härte auf. Die rührt nicht nur von den üppig dimensionierten Blattfedern her, von denen die vorderen mit der Zeit erlahmen und sich nach oben durchbiegen (und im Neuzustand schon waagerecht sind). „Vor allem die Gummilager sind derartig hart, dass viele Leute erst ihre defekten Stoßdämpfer bemerken, wenn sie auf komfortablere Polyurethan-Lager umgerüstet haben, wie wir sie im Sortiment führen“, wirbt Schröder für seine Fahrwerksgummis.

Unerwartet nachgiebig zeigt sich das Fahrwerk nur, wenn zu breite Reifen aufgezogen wurden: „Nach meiner Einschätzung ist alles bis zu einer 205er Breite noch okay, danach steigt der Verschleiß exponentiell, besonders an der Lenkung.“ Dann rafft es das Lenkgestänge, den Umlenkhebel und seine Halterung sowie Spurstange und Köpfe im Schnelldurchgang dahin. Schröder: „Die Aufnahme des Umlenkhebels vorn vor der Achse hat aber auch bei moderat breiten Reifen kein ewiges Leben und schlägt oval aus. Mit einem Paar aufgeschweißter Scheiben lässt sich das Problem jedoch leicht beheben.“

Zum Abschluss des Technik-Checks rät Heinz Schröder, neben der Breite auch darauf zu achten, dass der Tragkraftindex der Reifen 6PR nicht übersteigt, „die werden sonst zu schwer, steif und unkomfortabel.“

LJ TOUR

Elektrik/Interieur

Die Elektrik ist sehr überschaubar, aber nichtsdestotrotz bei einem Schrauberauto wie

Selbstgestrickt: In Bastel-Verkabelungen wie dieser gedeiht schnell der Kupferwurm

Selbst für Spartaner eine Zumutung: Ohne Aufpolsterung sind die Sitze kaum erträglich

Als das Informationszeitalter noch in der Zukunft lag: Die minimalistische Instrumentierung ist solide, bisweilen kann ein Glas herausfallen. Radios sind im LJ übrigens völlig überflüssig…

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Freunde historischer Geländefahrzeuge 4 x 4 Ermstal
Peter Mai
Vor den Buchhalden 17
D-72581 Dettingen
Tel.: 07123/8126

Off-Road-Club Peiting e. V.
Ludwig Wagner
Bahnhofstraße 8
D-86971 Peiting
Tel.: 0172/8535742, Fax: 08861/258399

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint einmal jährlich im Oktober.

dem LJ oft verbastelt, wie unser Fotomodell mit den reichlich verwendeten Lüsterklemmen aus dem Hausinstallationsbereich zeigt. Dass solche „Bastellösungen“ bei Wasserdurchfahrten im Geländeeinsatz für funkende Überraschungen sorgen können, dürfte klar sein.

Ähnlich wenig gibt es zum spärlichen Interieur zu sagen. Die Sitze bezeichnet Schröder schlicht als Zumutung. „Die deutschen Modelle hatten immer Sitze mit Kopfstützen. Bei denen verläuft eine Querstrebe genau auf Steißhöhe. Die sollte man vor einem Neubezug raustrennen, versetzen und die Sitze dann zusätzlich aufpolstern lassen.“ Viele LJ-Fahrer haben sich jedoch schon vor Jahren von dem Original-Gestühl verabschiedet und oft sportliche Sitze eingebaut, die vor allem im Geländebetrieb mehr Seitenhalt bieten. Auch das kann natürlich bei einer späteren H-Zulassung zum Problem werden…

Freunde des Infotainments kommen im Suzuki nicht auf ihre Kosten: Tacho, Tankanzeige sowie Wassertemperatur machen das standhafte Trio komplett. „Da fällt höchstens mal ein Glas raus“, winkt Schröder ab, „mechanisch machen die Anzeigen keinerlei Ärger.“ Pflegeleicht präsentieren sich auch die Kunststoffinnenverkleidungen der Türen, denen nur Stichsägen zusetzen können, weil ein Wirrkopf eine Anlage nachgerüstet hat, von der während der Fahrt ohnehin nichts zu hören ist.

Fazit

Der kleine LJ 80 gehört in die Hände versierter Schrauber. Die bekommen für recht wenig Geld ein echtes Spaßmobil, das dank klappbarer Windschutzscheibe so offen ist wie nur wenig andere Autos. Und spätestens im harten Geländeeinsatz hat der LJ-Treiber ein breites Schmunzeln im Gesicht, wenn sich sein Suzuki wie ein kleines Monster durch den dicksten Schlamm wühlt und dabei teuersten Off-Roadern die runden Heckleuchten zeigt!

Dirk Ramackers