

Manchen Autos nähern wir uns voller Ehrfurcht. Aber warum auch einem 20 Jahre alten LJ 80?

**G**anz arg los fährst du mit ihm los. Schnell merkst du, daß hier einiges anders ist als in den Geländewagen des Zuschnitts. Von gen heutigen Kamelunten tritt ein oben fallen die hengst und vor des Wirbel-Randausläufe über dich her. sturms Mitchell k von 95 dB(A) Ein Schalldruckem Papier ganz liest sich auf d uns sozusagen leise und sagt lichkeit sind 95 nichts. In Wirk mit Dezibel be dB(A), auch an der Grenze zeichnet, hart thammer. Er zum Preßluft für Ohren, die schreckend f wohnt sind, de Dickschiffe ge diesel-Triebwer ren V8-Turbo im Chevy Sub ke – wie etwa 60 km/h mit 75 urban – bei 1 säuseln. Dezibel dahin, im Zwergmo Die 95 Dezib h unvorbereitet bil treffen die Und sie treffen und schutzlos, tig, nämlich bei dich hinterhäl mpo von knapp 'nem zivilen T h Inferno zu ent 120 km/h. Der kaum möglich. kommen, ist km/h lärmt die Auch bei 80 unverdrossen Wüstenmaus mit 93 dB(A) ig in die Lärm- Dieser Ausflu Eljot-Rallyetu struktur des um die Haltbar ning ist nötig. menschen richtig keit zweier M



## WO GEHTS HIER NA



einzuschätzen, die sich freiwillig diesem Geräusch-Inferno in den Rachen warfen. Nicht für die von München nach Frankfurt üblichen 400 Kilometer. Nicht für das zehnfache dieser Strecke. Nein, 13.000 Kilometer

Josef Loder und Alois Schneck beim Start zur Paris-Dakar 1982

zwischen Paris und Dakar mußten es sein. Statt fein gebügelter Autobahn eine naturbelassene Rüttelpiste. Nur dort tritt das oben erwähnte Kamel richtig zu.

Die zwei im Cockpit zeigen, daß des Menschen Leistungsfähigkeit nicht nur bei Flügen zum Mond und beim Erfinden

der Datenfernübertragung sichtbar wird. Auch Betätigungen auf der Erdoberfläche sind Zeichen seines Vorwärtstrebens – quer durch Sand, Wind und Ferne. Oder wie der Volksmund sagt, über Stock und Stein.

Anders als uns Menschen machen 13.000 Kilometer Lärm

80 V (Rallye Tuning)

Fotos: Christian Seybold

aus dem Stand auf 100 km/h. Ein Serien-Eljot braucht über eine Minute. Selbst die 90er Marke erreicht er erst nach 36,6 Sekunden.

Jetzt fährst du so dahin mit dem alten Pensionär, als sei nichts gewesen. Derweil du am Lenkrad kurbelst – natürlich ohne Servolenkung – beginnt er zu erzählen.

„Der Start damals“, sagt er, „zur Paris-Dakar in der Neujahrsnacht '82 am Trokadero in Paris. Das muß man mal mitgemacht haben. Ich hab's zweimal erlebt. Ein Volksfest, sag' ich. Die Leute in Smoking und Abendkleid. Champagnerflaschen und Kristallkelche von Baccarat. Wir sind durch halb Paris zwischen dichten Menschenmassen gefahren, die sich erst im letzten Augenblick öffneten und Platz machten. Der Josef hatte richtig Angst, daß er den einen oder anderen

geben und mit 'ner Schrottkiste heimkehren!

**D**a haben die beiden den Tag über und die ganze Nacht geschraubt. Um ans Getriebe zu kommen, mußten sie den Motor ausbauen. Getriebe zerlegt, repariert und alles wieder zusammengesetzt. Um acht Uhr morgens waren sie erschöpft, und ich war fit.

Der Rallye-Pulk war auf und davon, zweihundert Kilometer vor uns, und ich mußte ich rennen wie ein Irrer. Nach einhalb Tagen hatten wir den Anschluß erreicht, aber waren längst aus der Wertung. Wer einen Start verpaßt, dem sagen sie Pfütigott auf französisch. Wir haben uns nicht dran gehalten, sind weitergefahren als Touristen. Hauptsache in Dakar ankommen. Jeden Morgen, sobald das Feld startete, machten wir einen kleinen Bo-

gen draußen rum und fuhren dann mitten in der Meute.

Bald aber merkten wir, daß mein Seriengertriebe nicht für die 90 Pferdestärken ausgelegt war, die in meinem Motor wieherten. Alle

zwei-drei Tage verabschiedete sich ein Gang. Zuerst der I., dann die beiden nächsten. Die letzten 1000 Kilometer nur noch im IV. bis nach Dakar. Als wir in die Stadt einfuhren, nach der Strandpassage am Atlantik, da waren wir dann richtig stolz. Der Josef, der Alois und ich.“

Dabei hatten die beiden unterwegs versucht, den angeschlagenen Mitstreiter zu verkaufen. Sie waren die Plackerei satt. Die Plackerei, die am grünen Tisch verklärend Abenteuer genannt wird.

Auslöser der Reise nach Da-

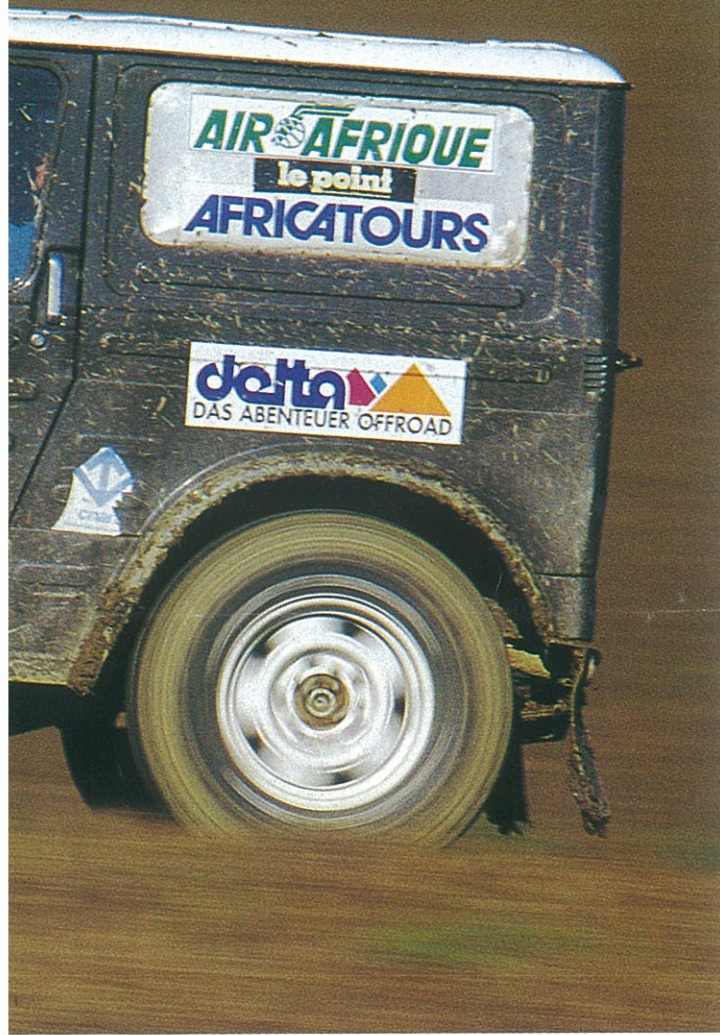


Wieviel Komfort braucht man für 13 000 Kilometer? – Keinen!

der champagnerselig Feiern den mit den Außenspiegeln aufgabelt.

**Z**ügig durch Frankreich, in Sete auf die Fähre nach Algier. Dort ging die erste Wüstenetappe los. In der zweiten war schon mein Getriebe hin. So'n Mist, dachte ich, jetzt weißt du wieder nicht, wie Dakar aussieht.

Aber da kennst du weder den Josef noch den Alois nicht. Jeder hat, sagten sie, rund zehntausend Mark investiert, und nun sollen wir in Algerien auf-



# CH DAKAR?

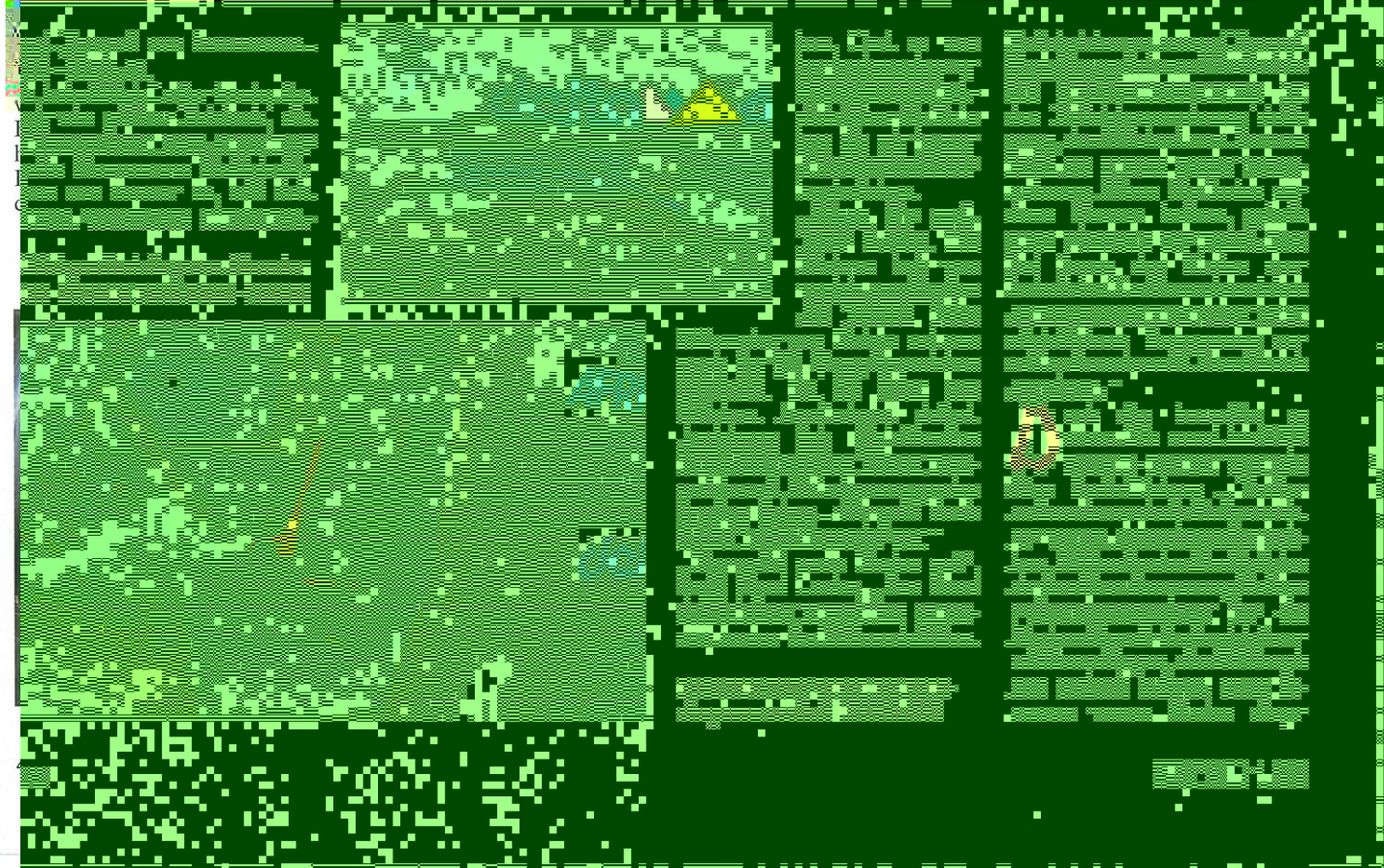
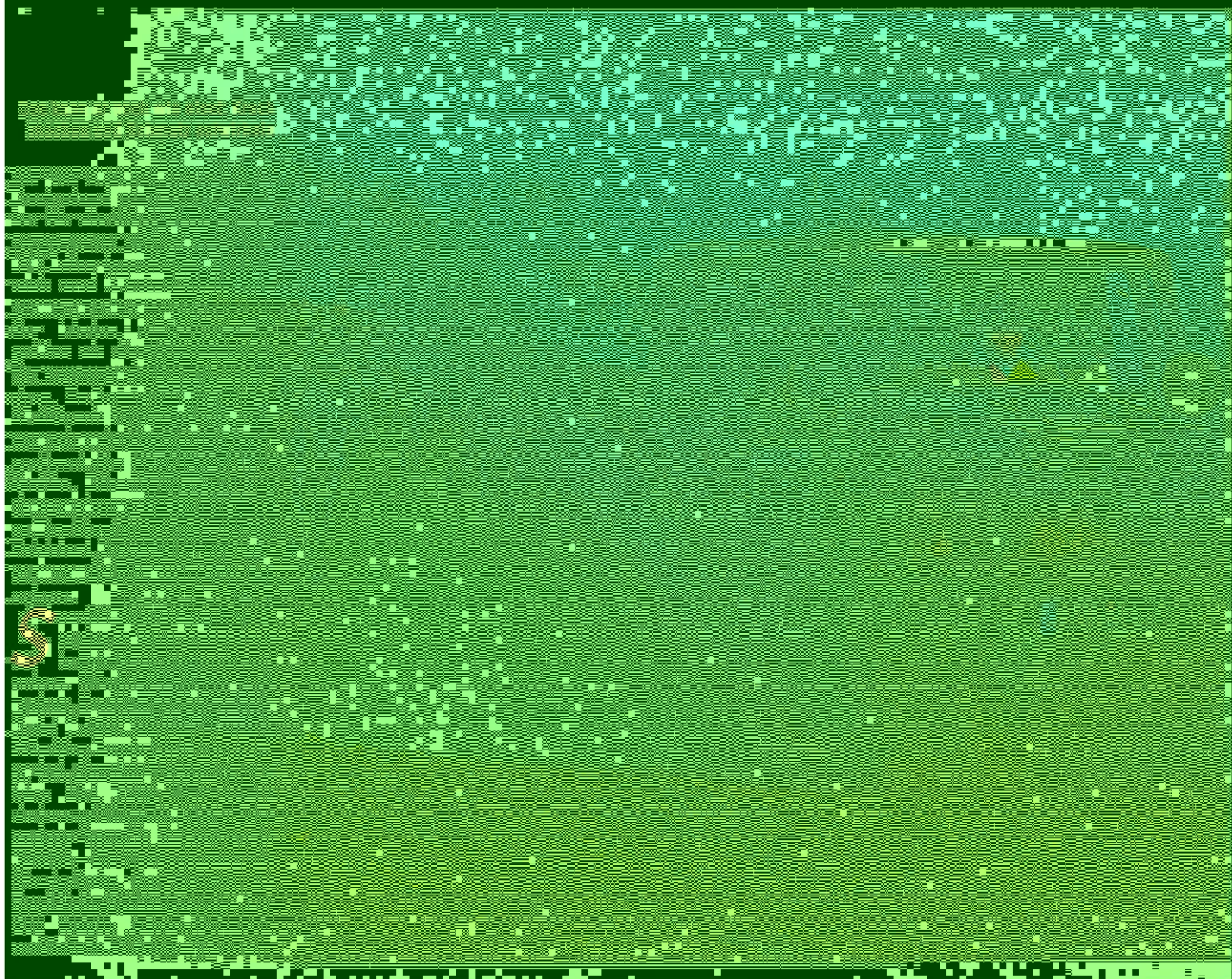
dem Eljot kein Problem. Autos können ja nicht hören. Doch fühlen sie wie du den Schmerz, wenn sie bis zur Zerreißprobe über Marterpisten gejagt werden.

Der Schmerz, der war vorge-stern, genauer: vor 17 Jahren. Heut interessiert, was vom Invaliden noch übriggeblieben

ist. Immerhin rennt er auf seine alten Tage 15 km/h schneller als ein junger Serien-Eljot im Sommer 1980 (siehe Kästen). Und beim Beschleunigen fährt er in einer anderen Etage. In 23,6 Sekunden ist er

Die Kriegsbemalung des LJ 80 ist bis heute original Paris-Dakar





klemmt. Stundenlang arbeiten Loder und Schneck mit primitivsten Hilfsmitteln, verabreichen einer Schwerverletzten Beruhigungsmittel.

Die Hubschrauber, die das Leben der deutschen Journalistin Ursula Zentsch hätten retten können, waren anderweitig unterwegs. Sie suchten nach Mark Thatcher, dem verschollenen Sohn der britischen Premierministerin...

Als der Eljot vom Heimkehrerschiff rollte, sah er so aus, daß Josef Loder ihn bei Suzuki Deutschland für 1500 Mark kaufen konnte. Es begann eine langwierige Denkmalspflege. Der Motor war überhitzt, neue Ventile, Kopfdichtung, Zylinderlaufbahnen, Kolben. Aber der Block ist noch original. Die Karosserie war an vielen Stellen eingerissen. Als alles wieder gut und wie neu war und fein funktionierte, ging die Wüstenmaus in Frührente. Nur in den Monaten April bis Oktober ist der Eljot angemeldet. Drum hat das Denkmal so wenig Kilometer drauf. Grad mal 29400 km stehen auf dem Zähler. Etwa 1000 Kilometer wird er pro Jahr gefahren. Ein LJ 80 ist inzwischen zu einem unbekanntenen Wesen geworden. 35jährige Eljot-Fahrer von 1980 sind heute 54. Wer heute 30 ist, war damals ein elf-

jähriger Schulbub. Woher soll er wissen, daß 1981 für Suzuki ein Jubeljahr war? Der LJ 80 war bei Geländewagen die strahlende Nummer 1 mit einem Marktanteil von 41 Prozent. Das war mehr als doppelt so viel, wie der Zweitplatzierte für sich buchen konnte (Nissan Patrol: 15 Prozent).

Schon ein Jahr später war der modernere SJ410 da. Die in der Wolle gefärbten Eljot-Fahrer wandten sich schauernd vor so viel Neuzeit ab. Die Karosserie war zu glatt, das Gesicht zu schön, der Fahrkomfort zu verweichlicht. Doch als Ende '82 zusammengezählt wurde, waren zwei Drittel der gekauften eben diese SJ 410, und der Eljot machte nur noch 15 Prozent der deutschen Geländewagenkäufer glücklich.

Der SJ 410, der damals als neu galt, wurde im Laufe der Zeit

Die V-Version des Josef Loder war von Geburt an als Zweitsitzer konzipiert. Der Zusatztank, die zwei Reserveräder, die Ersatzteil- und Werkzeugkisten, das Fernreisegepäck ließen nur noch Platz für die beiden König-Sitze, die auch heute noch montiert sind. Sie haben die ganze Tortur mitgemacht, haben Blut, Schweiß und Tränen erlebt. Sie sind, da sie außer in ihrer Jugendzeit kaum gefordert wurden, wie neu und passen wie angegossen. Sie bieten beste Bequemlichkeit, solange der Eljot steht. Sobald er fährt, schickt die beinharte Federung jedes Schlagloch bis zur dünn gepolsterten Sitzfläche durch. Der linke Fahrerfuß hat eine herrliche Abstellfläche, als ob jemand von Anfang an tausende Wüstenkilometer eingeplant hätte. Auch der Bei-



Viel Stauraum im seltenen Suzuki LJ80 V. Das „V“ steht für Van

zum 413, hieß schließlich Samurai und ist heute Schlußlicht der Suzuki-Flotte.

Der Eljot hatte die Käufer-scharen in zwei ungleiche Frak-

fahre hat für den linken Fuß ein Abstellbrett. Niemand weiß, warum nicht auch für den rechten? Ein zweites Gaspedal für die doppelte Motorleistung war niemals vorgesehen.

Loder glaubt ohnehin nicht an die 90 PS, von denen der Tuner einst sprach. Aber die 56 PS, die der TÜV in den Papieren eingetragen hat, sind gewiß zu milde. Dazu liegen die Fahrleistungen zu weit jenseits des Alltags-Eljot.

Der würdige Pensionär, der in Loders Fahrzeugpark sein Gnadensbrot verzehrt, ist die nachdrückliche Bestätigung von Grundregeln des Lebens. Alles ist relativ. In einem leisen Automobil sind 88 Dezibel relativ laut. In einem sehr lauten Auto ist dieselbe Phonzahl relativ leise.

Die zweite Regel ist der olympische Kernsatz: Dabeisein ist alles – auch wenn's wehtut.

Die Reifen sind, wie bei Josef Loder zu vermuten, von Mickey Thompson

tionen geteilt. Eine Riesensammlung entschied sich für die offene Version. Verschwindend wenige führen den geschlossenen LJ 80 V, wobei das V für Van stand. Die Van-Welle der späten 90er Jahre hat er jedoch nicht angeblasen. Sehen wir es wie's ist: ein 3170 Millimeter kurzes Fahrgerät als Van zu bezeichnen, ist ähnlich vermessen wie die Einstufung des Wellensittichs in die Gattung der Störche.

## kurz & knapp:

Suzuki LJ 80 V (Rallye Tuning) Baujahr 1979

### Wie groß, wie schwer?

Länge/Breite/Höhe 3170/1395/1688 mm  
Radstand 1930 mm  
Testwagengewicht (mit 40 Litern im Tank) 980 kg  
Zulässiges Gesamtgewicht 1150 kg  
Spezialausrüstung: Matter Überrollkäfig, 150 Liter Zusatztank

### Wie stark, wie schnell?

41 kW/56 PS bei 5200 min<sup>-1</sup>, ca. 85 Nm

bei 3000 min<sup>-1</sup>

Reihen-Vierzylinder Ottomotor (Hubraum: 970 cm<sup>3</sup>), wassergekühlt, vorn längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle (Zahnriemen), 1 Weber-Fallstromvergaser

Höchstgeschwindigkeit\* 119,8 km/h im IV. Gang bei 6000 min<sup>-1</sup> (Serie: 105,5 km/h bei 5400 min<sup>-1</sup>)

Beschleunigung\* aus dem Stand auf

80 km/h 12,8 s (Serie 22,7 s)

100 km/h 23,6 s (Serie 36,6 s auf 90 km/h !)

### Wie angetrieben?

Hinterradantrieb, Vorderachse zuschallbar (Achsen 4,55:1), 4-Gang-Schaltgetriebe, Verteilergeltriebe (Straße 1,56:1/Gelände 2,57:1), Reifen 30x9.50 R 15

### Wie durstig, wie teuer\*\*?

Verbrauch\* (Super bleifrei) 12,1 bis 14,9 L/100 km

Kosten pro Halbjahr (Okt.-März abgemeldet)

Lkw-Steuer 66,- Halbpflicht 384,-

Preis: Unverkäuflich

### Wo gesehen?

Josef Loder, Nußbaumstr. 9, 85235 Unterumbach; Tel 08134-930 20; Fax -61 12

\*OFF ROAD Meßwerte (Kilometerstand 29400) \*\* Mark incl. MwSt

