

R. I. P., ELJOT, RUST IN PEACE. Eljot musste langfristig absagen. In der Vorschau für die aktuelle Ausgabe kündigten wir einen Bericht über den Suzuki LJ 80 an. Doch von den rund 10000 Exemplaren, die Suzuki vom LJ zwischen 1980 und 1983 in Deutschland verkaufte, hat kaum einer unbeschadet überlebt.

Die paar, die nicht bei Geländetrials verballert wurden, fahren entweder nicht. Oder fahren nicht und sind dazu noch so verrostet, dass zu befürchten steht sie zerbröseln, sobald sie der erste Foto-Blitz trifft. Es gibt den LJ also kaum mehr – und wenn, nur zu absurden Preisen. Aber Suzuki sorgte selbst für eine Alternative: den LJ-Nachfolger SJ.

Der kommt 1981, erst als 410 mit einem 970-Kubik-Motor und 45 PS. 1983 ergänzt der SJ 413 das Programm. Unter seiner leicht erhöhten Motorhaube hockt ein 1300er mit 64 PS. 1988 ersetzt der Samurai beide 400er-Modelle. Äußerlich gleicht er dem SJ 413, bekommt aber die neue, 69 PS starke 1,3-Liter-Maschine.

Aus der Sicht des rustikalen LJ 80 erscheint so ein Samurai schon verweichlicht. Was aber in etwa so ist, also ob Iron-Man-Teilnehmer normalen Triathleten vorwerfen, memmenhaft drauf zu sein. Denn auch der Samurai geht nicht als Wellness-Oase durch. Obwohl er nicht nur nacktes Blech im Innenraum zeigt wie der LJ, sondern Stoffverkleidungen hat. Sie tragen flauschige Muster, wie sie von Schlafsofas aus den „Junges Wohnen“-Abteilungen badischer Möbelabholmärkte oder den Sitzen ostdeutscher Regionalzüge bekannt sind.

Die Wirksamkeit des Verdecks sollte man ebenfalls nicht überbewerten. Es hält Niederschlag etwas länger stand als der leichte Regenponcho des LJ. Aber bei Tempo 100 knattert das aufgezugene Softtop so laut wie das Großsegel der Gorch Fock bei Windstärke zehn. Einige Jahre Erfahrung im Aufbau von Zelt-



FAHRBERICHT SUZUKI SAMURAI

HOPPEL-ICH

Der Suzuki Samurai geriet ein bisschen moppeliger und deutlich erwachsener als sein Vorgänger, der LJ 80. Doch er trägt das Erbe des LJ weiter – nicht so kompromisslos, jedoch umgänglicher und nicht weniger lustig.



DATEN & FAKTEN

Suzuki SJ Samurai

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs eingebaut, Bohrung x Hub 74,0 x 75,5 mm, Hubraum 1298 cm³, Leistung 69 PS bei 6000/min, maximales Drehmoment 103 Nm bei 3500/min, Verdichtung 9,5 : 1, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle, Zahnriemgetriebe, zwei Ventile pro Zylinder, über Kipphebel betätigt,

elektronische Zentraleinspritzung, G-Kat
Kraftübertragung: Hinterradantrieb, zuschaltbarer Vorderradantrieb, manuelles Fünfganggetriebe, Zwischengetriebe, auf Wunsch Differenzialsperre an der Hinterachse

Karosserie/Fahrwerk: Offener, zweitüriger, viersitziger Geländewagen, Stahl-

karosserie auf Kastenrahmen mit Traversen, vorn und hinten Starrachsen mit Längs-Blattfedern und Teleskopstoßdämpfern, Stabilisator vorn, Kugelumlauflenkung, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Reifen 195 SR 15 auf 5 1/2 J x 15-Stahlrädern
Maße/Gewicht: Länge x Breite x Höhe 3440 x 1460 x 1665 mm, Radstand 2030 mm,

Leergewicht 930 kg, Tankinhalt 40 L

Fahrlleistungen/Verbrauch: 0 bis 100 km/h in 19 s, Höchstgeschwindigkeit 130 km/h, Verbrauch 10 L Normal/100 km

Bauzeit: Suzuki SJ 410: 1981 bis 1988, SJ 413: 1983 bis 1988, SJ Samurai: 1988 bis 2004 (in Deutschland bis 2000 angeboten)



Der kleine Suzuki feudelt mit Wucht durch den Steinbruch. Dank der kurzen Untersetzung wirbelt er auch mit dem wenig energischen 1,3-Liter-Motor ordentlich Staub auf



städten schaden im Umgang mit dem Verdeck keinesfalls. Den Samurai unfallfrei zu entkleiden, fordert dieselbe Entschlossenheit, Kraft und Geschicklichkeit, wie einen Surfer mit Konfektionsgröße XXL aus einem Neoprenanzug in XS herauszuschälen. Und so, wie der Surfer sich anschließend wehren würde, wollte man ihn erneut in denselben Anzug stecken, sträubt sich auch der Suzuki dagegen, das Dach wieder aufgezogen zu bekommen.

Das erklärt, warum viele Besitzer ihre Suzuki mit dem so genannten Bikini-Top ausrüsten. In meist kreischende Neontöne gefärbt, macht es aus dem Samurai einen Pickup, weil es die hinteren Sitze abdeckt. Es lässt sich aber viel leichter aufschnallen als das Original-Verdeck.

Doch gerade der Verzicht auf jegliche Käppis entfaltet den wahren Charakter des Samurai. Er entblößt sich zwar nicht so schamlos wie ein echtes Cabriolet, weil das Dachstrebengerippe stehen bleibt. Aber

selbst so ist der kleine Geländewagen ein windigerer Typ als die modernen Blech-Klapptop-Cabrios.

Die zwei nutzlosen Rücksitze wirft man am besten gleich mit dem Dach weg. Das macht den Samurai natürlich nicht zu einem Roadster, auch wenn er fast so offen ist wie ein MX-5. Aber er ist doch ein Auto für einen oder höchstens zwei. Als Solist tollt der Fahrer mit dem offenen Samurai am besten in verlassenem Steinbrüchen herum. Und zu zweit nutzt man ihn für Zweier-Spazierfahrten über verwunschene Wirtschaftswegen. Bricht mit ihm durch das Dickicht auf eine Waldlichtung, um dann von den Liegesitzten aus ungestört Sterne zu gucken.

So sind dem Suzuki gern seine Schwächen verziehen – von denen er genügend hat: Mit herb abgestimmtem Fahrwerk blattfedert er zappelig, sein Geradeauslauf gleicht dem eines betrunkenen Kamels, und seine Lenkung wehrt sich autoritär gegen



Schalthebel für Fünfganggetriebe und Verteilerbox. Den Innenraum kleidet Stoff, der aussieht, als sei er aus ostdeutschen InterRegios geklaut





WIE EINE SAUSE IN DER RIESEN-RUTSCHE: MAN HOLT SICH BLAUE FLECKEN UND WILL DOCH GLEICH NOCHMAL

jeden Versuch des Piloten, die Fahrtrichtung mitzubestimmen. Was gerade dann zu einem Problem wird, wenn Kurven auftauchen. Die Tatsache, dass der Samurai, wenn er doch in Biegungen gezwungen wird, oft mit dem Heck kickt, macht die Sache nicht netter.

Mit aktiviertem 4WD lässt sich der Suzuki dagegen eigentlich gar nicht mehr um Kurven wuchten. Aber wie er dann durch das Gelände fetzen kann: Dank des kurzen Radstands, den kleinen Überhängen und der großen Räder krabbelt der leichte Samurai auch schmierige und steile Hänge rauf und runter, watscht durch Wasserfuhrten und hoppelt über Stoppelfelder.

Die kurze Geländeuntersetzung hilft ihm dabei sehr. Denn der wenig energische 1,3-Liter-Motor vollbringt schon auf der Straße nur überschaubare Fahrleistungen. Er klingt wie ein Handrührer und hat ähnlich wenig Kraft. Das Triebwerk schüttelt sich bei 2000 Touren, quält sich auf 4000 Umdrehungen und kreischt darüber hinaus so dramatisch, als wolle es ein Harakiri an-

kündigen. Davon lässt sich der Motor dann aber abbringen, wenn die nächste Stufe des präzise rastenden Fünfganggetriebes eingelegt wird.

Mehr als Tempo 100 kommt aber so nur selten zusammen. Und das ist das Seltsame am Samurai: Er hoppelt und lärmt, fährt sich im Grund sogar ein bisschen grässlich. Aber eine Fahrt mit ihm ist wie eine Sause in einer Riesenrutsche im Freibad: Man wird hin und hergeworfen, holt sich immer ein paar blaue Flecken. Aber sobald man unten ins Wasser platscht, sollte der Spaß gleich nochmal von vorn beginnen.

Der LJ 80 mag noch extremer, noch kompakter sein – er ist der Wildwasserkanal und nicht die Riesenrutsche. So gehört ihm der Ruhm der Vergangenheit.

Dem Samurai hingegen gehört unser Herz – und der nächste Sommer.

R. I. P., Eljot – Rust in Peace.

TEXT: Sebastian Renz
FOTOS: Hardy Mutschler

KAUFBERATUNG SUZUKI SJ/SAMURAI

Der Nachfolger des LJ80 rostet mit nicht ganz demselben Eifer wie sein Ahne. Wegen der vielen Problemzonen lohnt es aber selten, ein verlebtes Exemplar zu retten, denn wegen der langen Bauzeit gibt es noch zu viele gute Samurai. Cabrio und Benzinmotor machen am meisten Freude.

★★★★☆ Alltagsstauigkeit
★★★★☆ Ersatzteillage

★★★★☆ Reparaturfreundlichkeit
★★★★☆ Unterhaltskosten

★★★★☆ Verfügbarkeit
★★☆☆☆ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Man glaubt kaum, wie viel Rost sich auf fünf Quadratmeter Grundfläche anhäufen kann. Das liegt nicht nur am überschaubaren Korrosionsschutz, sondern auch an verschärften Einsatzbedingungen und pfleglosen Vorbesitzern, denen viele SJ ausgesetzt waren.

Es sind mehr als nur ein paar Schwachstellen, die der Samurai aufweist. So wurden bei vielen der kleinen Geländewagen am Scheller schon ein Mal mehr oder weniger professionell Bleche aufgeschweißt. Häufig kommt es zu kompletten Durchrostungen des Bodenblechs, vor allem im vorderen Fußraum. Heftiger Off-Road-Betrieb kann dem Unterboden hart zusetzen und den ohnehin nicht überwirksamen Unterbodenschutz beschädigen, sodass selbst am sich sehr robusten Rahmen Korrosion auftreten kann. Alle Karosseriebereiche, die Spritzwasser oder Matsch ausgesetzt sind, gelten als kritische Stellen: Radhäuser, Radläufe und Kotflügel rundum, Front- und Heckend.

Auch die Karosserie-Anbauteile sind stark rostgefährdet. Also die Motorhaube und vor allem die Türen genau checken. Weiterhin sollten Cabrio-Interessenten auf den Zustand des Verdecks und Verdeckgestänges achten. Wirklich dicht ist es übrigens selten. Mit den Jahren schrumpft es und lässt sich nur noch mit Gewalt überziehen. Viele Besitzer individualisierten ihren Samurai. Das gilt sowohl für Umbauten an der Karosserie als auch für solche am Innenraum. Nicht alle müssen nachträglich vorgenommen worden sein, denn Suzuki bot für den Samurai ein großes Zubehörprogramm an. Doch können Veränderungen am Fahrwerk, also Breitreifen und Tief- oder Höherlegungen, Schaden anrichten.

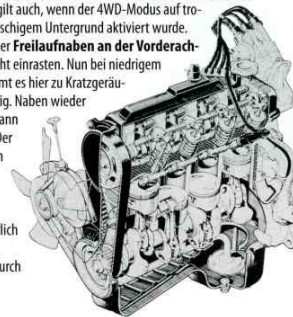
TECHNIK-CHECK

Die Benzin-Motoren gelten als unanfällig. Bei stark strapazierten SJ treten mitunter Ventil- und Nockenwellenschäden, häufiger starke Ölundichtigkeiten auf. Unbedingt darauf schauen, ob der Auspuffquall blau ist. Zudem ist die Auspuffanlage rostanfällig.

Beim Antrieb ist darauf zu achten, ob Allrad und Unteretzung leicht und leise einrücken. Theoretisch kann der Allradantrieb auch bei Fahrt zugeschaltet werden, es erhöht jedoch den Verschleiß. Das gilt auch, wenn der 4WD-Modus auf trockener Straße und nicht nur auf rutschigem Untergrund aktiviert wurde.

Unbedingt sollte der Zustand der Freilaufnaben an der Vorderachse geprüft werden. Sie müssen leicht einrasten. Nun bei niedrigem Tempo den Allrad zuschalten. Kommt es hier zu Kratzgeräuschen, schließt die Nabe nicht richtig. Naben wieder entriegeln, in 2WD anfahren und dann versuchen, auf 4WD zu wechseln. Der Allrad darf sich nun nicht aktivieren lassen, sonst trennen die Naben nicht sauber.

Außerdem auf leckende Radbremszylinder achten. Und natürlich Fahrwerk, Unterboden und Lenkung gründlich auf Schäden durch Geländeeinsätze checken.



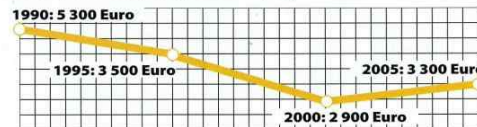
PREISE

Bei Einführung 1982 (Suzuki SJ 410) 15 895 DM
Bei Produktionsende 2000 (Suzuki Samurai 1.3) 22 500 DM

Vordergründig sieht das Ganze so günstig aus: Schon bei ein paar hundert Euro starten die Preise für SJ. Aber das sind fast ausnahmslos Exemplare, die an der letzten Hauptuntersuchung gescheitert sind, oder drohen, bei der nächsten zu scheitern. Sie nutzen kaum mehr als Ersatzteilträger. Ab 1000 Euro finden sich fahrbereite Autos, die jedoch in den wenigsten Fällen original oder gar ungeschweißt sind.

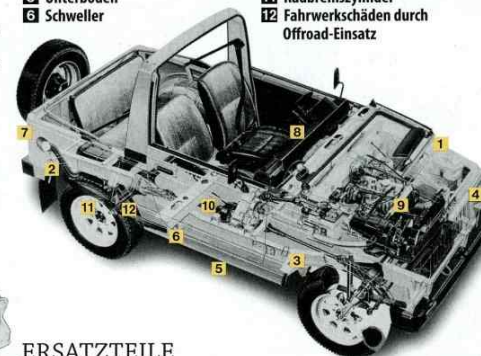
Mit 2000 Euro werden SJ in alltagsstauigem Zustand gehandelt. Empfehlenswert sind vor allem Modelle ab 1990. Damals bekam der Samurai einen 1,3-Liter-Motor mit G-Kat. Selten sind die 1,9-Liter-Diesels, die offiziell nur 1999 und 2000 in Deutschland angeboten wurden. Insgesamt dominieren Cabrios das Angebot, die Preise für Vans liegen auf demselben Niveau. Junge SJ-Top-Exemplare mit Euro 3 kosten bis zu 9000 Euro.

Wert in gutem Zustand (Note 2), Suzuki Samurai, Baujahr 1988 bis 2000



SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-----------------------------|--|
| 1 Kotflügel vorn und hinten | 7 Heckend |
| 2 Radhäuser vorn und hinten | 8 Originalität |
| 3 Radläufe vorn und hinten | 9 Ölundichtigkeiten |
| 4 Frontend | 10 Allradsystem/Freilaufnaben |
| 5 Unterboden | 11 Radbremszylinder |
| 6 Scheller | 12 Fahrwerkschäden durch Offroad-Einsatz |



ERSATZTEILE

Alles nicht so dramatisch: Die lange Bauzeit des Samurai sichert eine umfangreiche Ersatzteilverorgung. Engpässe kann es nur bei Ersatz für seltene Versionen geben. Doch generell findet sich mit etwas Geduld alles, was nötig werden kann. Zudem existieren genügend freie Händler, die Ersatzteile, aber auch zeitgenössisches Zubehör anbieten. Weil es für den Samurai mit G-Kat noch keinen Euro 2-Umrüstkit gibt, sollten Interessenten den Kauf eines jüngeren Exemplars bedenken. Die letzten Samurai kamen 2003 durch freie Händler auf den Markt. Weil sie den 1,4-Liter-Motor des SJ-Nachfolgers, des Jimmy, unter der Haube haben, erfüllen sie Euro 3. Erkennbar an einer Plastik-Front, kosten solche Modelle nur 95 Euro Steuer im Jahr – im Gegensatz zu den 197 Euro, die für einen Euro 1-SJ fällig sind.

SPEZIALISTEN

K+B Fischer GmbH, Fischerweg 1,
63679 Schotten-Siechenhausen, Telefon: 0 60 45/9 81 80 18
GW Tec Geländewagentechnik (Ersatzteile, Zubehör), Giffelsberger Weg 43,
50171 Kerpen, Telefon: 0 22 34/9 89 98 44, www.gwtec-shop.de
AllradScheune Trebbin (Autos, Teile, Zubehör), Bahnhofstraße 13,
14959 Trebbin, Telefon: 03 37 31 8 01 57, www.allradscheune.de

CLUBS

Allrad-Freunde-Heidelsheim, c./o. Andreas Zutavern, Küblergasse 3,
76646 Bruchsal, www.Allrad-Freunde-Heidelsheim.de
Suzuki-Offroad.net, Internetforum für alle Suzuki-Geländewagen-Modelle,
www.suzuki-offroad.net