

Bestaat het leven uit een aaneenschakeling van toevallen, of vinden bepaalde gebeurtenissen 'toevallig' plaats? Ongetwijfeld zullen velen het hier niet mee eens zijn en zeggen dat dingen gewoon gebeuren. Gebeurt er een keer iets dat wij mensen niet uitgestippeld hebben, dan noemen we het toeval. Een interessant punt voor een avondje discussiëren. Een feit is dat Harold Boers op zoek was naar een Suzuki LJ 80. Feit is ook dat sloper Theo Pater een LJ 80 had gekocht, want hij had de originele hardtop nodig. Nog een feit is dat de auto de volgende dag gesloopt zou worden. Een laatste feit is dat Harold Boers zelden bij Theo Pater op bezoek komt. Toch toeval.....?

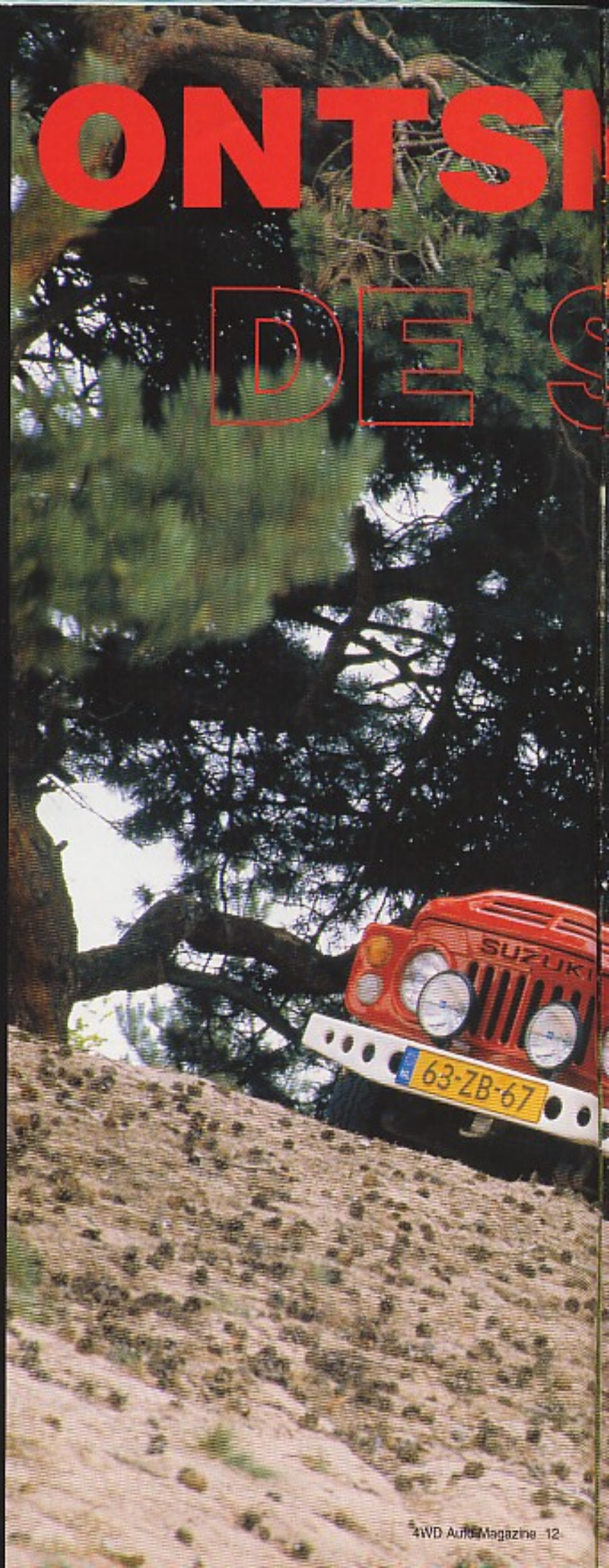
Harold Boers vult zijn tijd dagelijks voor-pakweg een derde deel- als beroepschauffeur. Voornamelijk vervoert hij slaapkamerinrichtingen van de fabriek naar de winkel. Harold is zeker geen onbekende in de 4x4 wereld. Sinds eind jaren '80 is hij met de sport bezig, zowel met de trial als met de snelheidssport. Je kunt dus wel stellen dat hij een flink deel van zijn 34-jarige leven in de modder gespeeld heeft. Al die jaren is hij het merk Suzuki trouw gebleven.

Het begint met een SJ 410. Die hoeft niet lang te wachten voor zijn eerste vuurloop in het terrein, maar sneller volgt de tweede terreinrit. Verdraaid, dat is toch wel erg leuk, dat terreinrijden. Zoals we wel vaker hebben zien gebeuren, schaft Harold zich, na verloop van tijd, een tweede 4WD aan. Belangrijkste reden is dat de SJ 410 als dagelijks vervoermiddel wordt ingezet en het toch wel zonde is als er iets mee zou gebeuren. Hij schaft een LJ 80 aan, puur om mee terrein te rijden. In eerste instantie mag

Een flink deel van z'n 34-jarige leven heeft zich in de modder afgespeeld

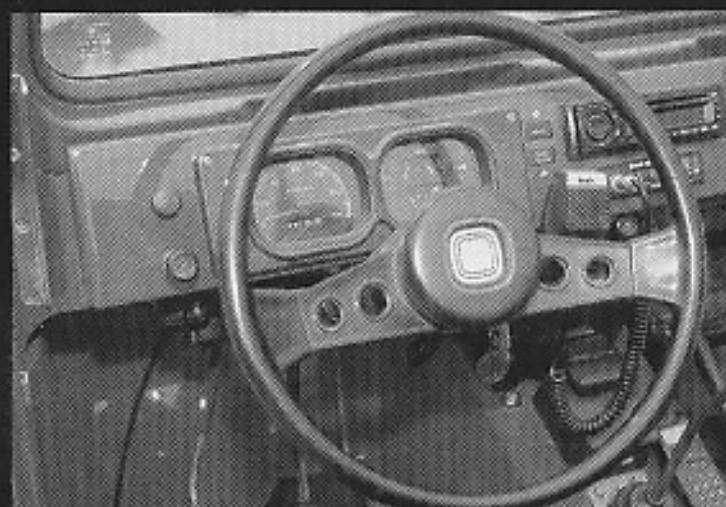
4WD
van de maand

ONTSI
DES



WAPT AAN SLOOP...





ONTSNAPT AAN DE SLOOP...

de LJ 80 nog gewoon op de weg rijden. Evenementen of geschikte terreinen worden dan ook rijdend bezocht. Al snel worden de capriolen in het terrein echter steeds gekker, want, zoals het een ware terreinrijder betaamt, gaat ook Harold op zoek naar de grenzen. De aanpassingen aan de auto om die capriolen uit te kunnen voeren, houden daarmee gelijke tred. Er komt dan een punt dat de auto volgens 'vaderlijke staat' niet echt geschikt meer is voor de openbare weg. De

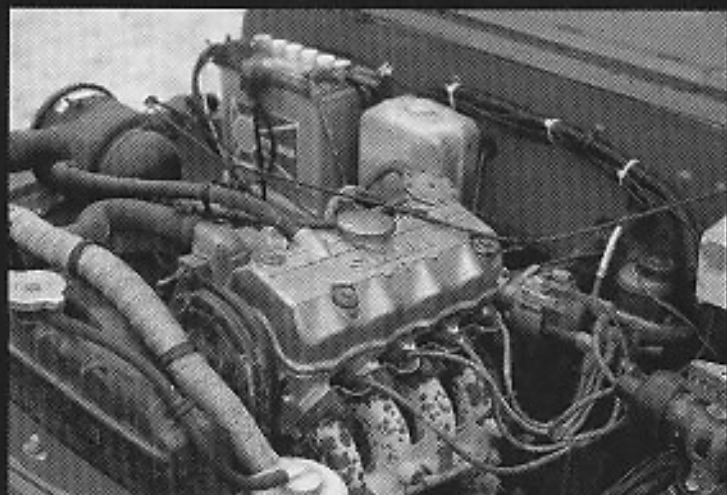
Ook Harold gaat op zoek naar z'n grenzen..

SJ 410 moet derhalve het veld ruimen en daarvoor in de plaats komt een Suzuki Vitara. Die is namelijk veel beter in staat om een aanhanger, met daarop natuurlijk de LJ 80, te trekken. Met de LJ 80 rijdt Harold zo'n vijf jaar. In 1996 wordt hij met de auto nog clubkampioen, maar dan begint de tand des tijds toch bedenkelijk toe te slaan. Maar Harold is inmiddels gehecht geraakt aan het type auto. Hij bewaart de nog goede onderdelen omdat in zijn hoofd de gedachte speelt om toch nog eens een nette LJ 80 aan te schaffen.

Er gaat enige tijd overheen als hij op een goede dag op de sloperij van Theo Pater een LJ 80 ziet staan. De carrosserie is verrot en de motor met de noorderzon vertrokken, maar Theo heeft het autootje alleen gekocht voor de originele hardtop. De

volgende dag staat de LJ 80 op de nominatie om een roemloos einde te vinden in de pers van de sloop. Harold weet dit te verijdelen en voor een zacht prijsje wiseert de LJ 80 van eigenaar. Als de LJ 80 thuis eens goed bekeken wordt, blijkt het chassis in uitstekende staat te verkeren. De tectylgaatjes zijn nog allemaal open en in het chassis is geen spoorje modder te vinden. Bovendien blijkt ook de techniek nog in perfecte conditie. De motor van zijn oude LJ 80 wordt er in gehangen en of het de gewoonte is van de wereld is start de LJ 80 zonder haperen in één keer. Twee weken gebruikt Harold de LJ 80 voor woon-werkverkeer om er daarna een aanhangertje achter te hangen en samen met de Suzuki Club naar Polen te gaan. Waar nieuwere auto's het laten afweten, gedraagt de LJ 80

4WD van de maand



van Harold zich voorbeeldig tijdens de lange trip, daar verandert zelfs een verstopt benzinefilterje niets aan.

Terug in Holland moet hij toch wat aan met de carrosserie van de LJ 80. Hij verkoopt de Vitara en schaft een SJ 413 aan voor het woon-werkverkeer. Het geldt dat Harold met deze transactie overhoudt wil hij gebruiken voor de restauratie van de LJ 80. Een polyester body wordt besteld, maar door allerlei omstandigheden (de chauffeur kan diverse keren het afleveradres niet vinden) duurt het héél lang voor hij deze uiteindelijk in ontvangst kan nemen. Het pakket zoals Harold het aanschaff, is vrij compleet en alleen de deuren en motorkap blijven van staal. Eerst zet hij de body ongespoten in elkaar. De nodige gaten boren, het dashboard 'pas maken', alle uitsparingen voor de meters, tellers en schakelaars uitsnijden en uitzagen en je bent zo een paar maanden verder. Als deze klus uiteindelijk klaar is, laat hij de body door een bevriende spijter in een originele Suzuki kleur spuiten. Afgezien van de polyester body wil Harold de auto namelijk zoveel mogelijk origineel houden. Het spuitwerk is van grote klasse en het beste bewijs is dat zelfs kenners nauwelijks geloven dat de body van polyester is. Het vasthouden aan de originaliteit betekent ook dat hij bijvoorbeeld de beugels en stootrubbers van de 'oude body' op het raamframe en de motorkap

moet zien te bevestigen. De beugels lijmen blijkt een geslaagde oplossing, want ze zitten nog steeds. De scharnieren van de voornut draait hij om, zodat de dunne kant beter op het dikkere polyester raamframe past. Op de beugeljes van de stootrubbers monteert hij een stukje draadsind waarop hij met veel gepriegel aan de binnenzijde van het raamframe een moertje kan draaien. Overigens maakt Harold bij de restauratie alleen gebruik van RVS bouten, moeren, sluitringen, enz. De stangen van de softtop maakt hij makkelijk demontabel door ze zo te construeren dat ze een stukje in elkaar kunnen schuiven en gezekerd kunnen worden met een splitpen. Een must voor Harold, want het liefst rijdt hij de LJ 80 open. Daar heeft hij volop de gelegenheid voor want de auto wordt gewoon dagelijks gebruikt. Van maart tot oktober en als het mooi weer is tot november, is de enige bescherming die hij geniet tegen het weer een bikinihoopje, zonnig gecombineerd met de twee stalen deuren. Eigenlijk zijn die laatste al teveel en Harold is nog driflig op zoek naar een paar softtop deurtjes.... De winterijd mag de softtop erop. Met een beetje geluk tikt hij in Duitsland twee originele achterzijljes op de koop. Deze horen dwars op de wielkasten en het leuke is dat één zijte voorzien is van een uitklapbare leuning, terwijl bij het andere exemplaar de inzittende geacht werd het reservewiel als

leuning te gebruiken.

Zoals gezegd is de LJ 80 akelig origineel maar Harold is niet zo fanatiek dat alleen origineel goed genoeg is. Als er ruimte is voor verbetering zal hij dat niet nalaten. Voorbeelden zijn de dikke voorbumper die bij de polyester body geleverd werd. Daarop kon een set verstralers prima een plaatsje vinden. Hetzelfde geldt voor de stoelen. De originele exemplaren hebben een rare dwarslang achterin het zitgedeelte. Telkens als je gaat zitten plegen die een pijnlijke aanslag op je stuitje. Geloof Harold maar, dat word je gauw zat. Verder zit er natuurlijk een radio en een zendbakje in. Plus een goed alarm, want als de auto klaar is en Harold deze laat taxeren voor de verzekering, wordt de waarde enkele duizenden guldens hoger vastgesteld dan dat de auto destijds heeft gekost. En ze willen wel verzekeren, maar dan moet er wel een goedgekeurd alarm in.

Twee jaar rijdt Harold nu met de LJ 80. Het afgelopen jaar heeft hij de motor een volledige revisiebeurt gegeven en het 800 cc torrelje snort weer dat het een lieve lust is. Een lastbaar bewijs dat anderen zijn LJ 80 ook weten te waarderen staat thus in de kast te pronken. De eerste prijs, behaald op het laatste Suzuki Terentreffen in augustus '91.

Door Martin Brink.

Als er ruimte is voor verbetering, zal Harold dat niet nalaten...