

Wo geht's hier nach Dakar?

Ganz arglos fährst du mit ihm los. Schnell merkst du, dass hier einiges anders ist als in den Geländewagen heutigen Zuschnitts. Von unten tritt dich ein Kamelhengst und von oben fallen die Randausläufer des Wirbelsturms Mitch über dich her.

Ein Schalldruck von 95 dB(A) liest sich auf dem Papier ganz leise und sagt uns sozusagen nichts. In Wirklichkeit sind 95 dB(A), auch mit Dezibel bezeichnet, hart an der Grenze zum Presslufthammer. Erschreckend für Ohren, die Dickschiffe gewohnt sind, deren V8-Turbo-diesel-Triebwerke – wie etwa im Chevy Suburban – bei 160 km/h mit 75 Dezibel dahinsäuseln.

Die 95 Dezibel im Zwergmobil treffen dich unvorbereitet und schutzlos. Und sie treffen dich hinterhältig, nämlich bei 'nem zivilen Tempo von knapp 120 km/h. Dem Inferno zu entkommen, ist kaum möglich. Auch bei 80 km/h lärmt die Wüstenmaus unverdrossen mit 93 dB(A).

Dieser Ausflug in die Lärmstruktur des Eljot-Rallye-tuning ist nötig, um die Haltbarkeit zweier Menschen richtig 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 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 dem Eljot kein Problem. Autos können ja nicht hören.

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

Doch fühlen sie wie du den Schmerz, wenn sie bis zur Zerreißprobe über Marterpisten gejagt werden.

Der Schmerz, der war vorgestern, genauer: vor 17 Jahren. Heut interessiert, was vom Invaliden noch übrig geblieben ist. Immerhin rennt er auf seine alten Tage 15 km/h schneller als ein junger Serien-Eljot im Sommer 1980 (siehe Kasten). Und beim Beschleunigen fährt er in einer anderen Etage. In 23,6 Sekunden ist er 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 Menschen-





massen gefahren, die sich erst im letzten Augenblick öffneten und Platz machten. Der Josef hatte richtig Angst, dass er den einen oder anderen der champagnerselig Feiernden mit den Außenspiegeln aufgabelt.

Zügig durch Frankreich, in Sète 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 aufgeben und mit 'ner Schrottkiste heimkehren!

Da 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 rennen wie ein Irrer. Nach eineinhalb 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 Bogen draußen rum und fuhren dann mitten in der Meute.

Bald aber merkten wir, dass mein Seriengetriebe 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 Dakar war Suzuki Deutschland. Dort stand ein Eljot herum, der für die '81er Paris-Dakar hergerichtet worden war mit 150 Liter fassendem Zusatztank und Überrollkäfig von Matter. Perle des Ganzen war der Motor, eine Nummer größer als das

serienmäßige 797 Kubikzentimeter-Maschinchen. Er kam vom künftigen SJ 410, mit 970 cm³. Auch kein Hubraum-riese, aber besser geeignet für 'ne extra Kraftspritze. Die verdoppelte die Serienleistung auf 90 PS. Hieß es. Der Start zur Rallye war ein Fehlstart. Nach 2000 Kilometern war die Rennmaus wieder zuhaus.

Suzuki Deutschland wollte das so teuer aufgebaute Fahrzeug nochmal einsetzen. Wieder hieß das Ziel Dakar. Das Angebot ging an Josef Loder, damals Suzuki-Händler, heute Chef von Delta 4x4. Suzukis Vorschlag war kurz und karg: Wir stellen Auto und Material. Aber alles andere bezahlt ihr aus eurer Tasche – die Vorbereitung, die Startgebühr, das Benzin, die Rückkehr-Schiffspassage. Loder fragte Alois Schneck, machste mit? Alois – Zahnarzt und Freund aus Internatstagen – sagte Ja.

Ja, bekräftigt Loder heute, das war ein großes Erlebnis, die Harmonie mit dem Alois. Der hatte Nerven aus Stahldraht. Der war immer da, biss sich durch, wo andere durchdrehten. Und so nebenbei machte er Fotos für 'nen Bericht über die Rallye, die wir ja nur als Schwarzfahrer begleiteteten.

„Sagen Sie mal, Josef Loder, Ihr Kleiner hat uns vorhin erzählt, für die letzten 1000 Kilometer vor Dakar sei nur noch der IV. Gang brauchbar gewesen. Da ist wohl ein bisschen April-April dabei. Anfahren mit schleifender Kupplung bei den hohen Temperaturen, Kriechpassagen im großen Gang – das geht doch keine 100 Kilometer gut.“

„Das geht auch länger gut“, weiß Josef Loder, „nur ohne schleifende Kupplung: anfahren in der Geländereduktion. Es folgt der zwischen Ohr und Hand koordinierte Wechsel in die Straßenübersetzung. In der Betriebsanweisung steht zwar, der Wechsel von Low zu High sei nur im Stand vorzunehmen. Wenn Sie keine andere Chance haben, geht's auch während der Fahrt. Das hat Ihnen der Kleine verheimlicht. Na Gottseidank hat er Ihnen auch nichts von jener nächtlichen Begegnung erzählt, die mir auch heute noch erscheint.“

Doch das brauchte er nicht. Die stand im OFF ROAD-

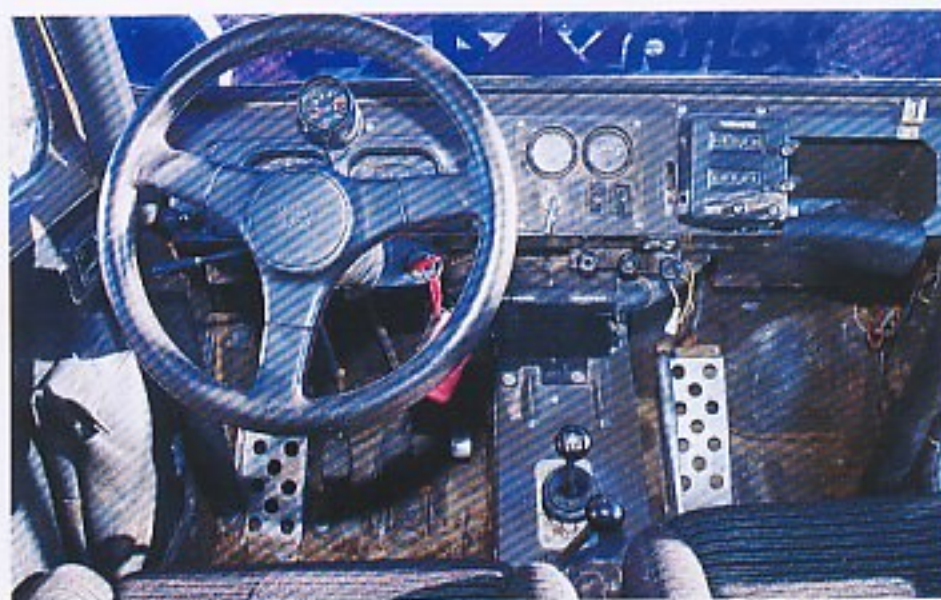


Bericht über die 82er Paris-Dakar: ... Vorher sollten sie noch die Rallye in ihrer vollen Scheußlichkeit erleben. Mitten in der Nacht fielen sie fast über den verunglückten Versorgungstankzug für die Motorräder. Er hatte sich frontal überschlagen, der Fahrer einen Schock erlitten, zwei Insassen waren hinten eingeklemmt. Stundenlang arbeiteten Loder und Schneck mit primitivsten Hilfsmitteln, verabreichten 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 wie-



Wieviel Komfort braucht man für 13000 Kilometer? – Keinen!



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



**Das kann er noch wie
einst: Krach machen und
Schmutz aufwirbeln**

der 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 unbekanntem Wesen geworden. 35-jährige Eljot-Fahrer von 1980 sind heute 54. Wer heute 30 ist, war damals ein 11-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 SJ 410 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 zum SJ 413, hieß schließlich Samurai und ist heute Schlusslicht der Suzuki-Flotte.

Der Eljot hatte die Käuferscharen in zwei ungleiche Fraktionen geteilt. Eine Riesenmehrheit entschied sich für die offene Version. Verschwindend wenige fuhren 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. Die V-Version des Josef Loder war von Geburt an als Zweisitzer konzipiert. Der Zusatztank, die zwei Reserve-

räder, 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 Beifahrer 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.

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: Mätter Überrollkäfig, 150 Liter Zusatztank

Wie stark, wie schnell?

41 kW/56 PS bei 5200 min⁻¹, ca. 85 Nm

bei 3000 min⁻¹

Reihen-Vierzylinder Ottomotor (Hubraum: 970 cm³), wassergekühlt, vorn längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle (Zahnriemen),

1 Weber-Fallstromvergaser

Höchstgeschwindigkeit* 119,8 km/h im IV. Gang bei 6000 min⁻¹

(Serie: 105,5 km/h bei 5400 min⁻¹)

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 zuschaltbar (Achsen 4,55:1), 4-Gang-Schaltgetriebe, Verteilergetriebe (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,- Haftpflicht 384,-

Preis: Unverkäuflich

Wo gesehen?

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

*OFF ROAD Messwerte (Kilometerstand 29400)

** Mark inkl. MwSt.