

Suzuki LJ80 (bijna) weer



Eén van de leukste aspecten van het maken van een verslag over de restauratie van een oldtimer 4WD is de passie, die de restaurateurs zonder uitzondering voor 'hun lieveling' aan de dag leggen. Een tweede leuke kant is, dat er geen twee gerestaureerde oldtimer 4WD's hetzelfde zijn. Ook niet als je hem bouwt naar je eigen smaak en wensen. Recent kwamen we er echter één tegen, die letterlijk uit zijn voegen barst van originaliteit!

We hebben in de loop der jaren een vracht aan gerestaureerde 4WD's voor onze camera gehad. Het merendeel van deze 'auto's met levenservaring' is gebouwd naar de smaak van de eigenaar met als gevolg, dat zelfs dezelfde modellen van het merk er totaal verschillend uit kunnen zien. Bij gewone personen-, maar vooral sportauto's zie je dat op het vasteland van Europa niet zo snel. Mits een model eenmaal de status van klassieker bereikt, wordt zo'n auto het liefst zoveel mogelijk in zijn oorspronkelijke staat teruggebracht. Probleem bij het restaureren van een klassieker naar zijn originele staat is vaak

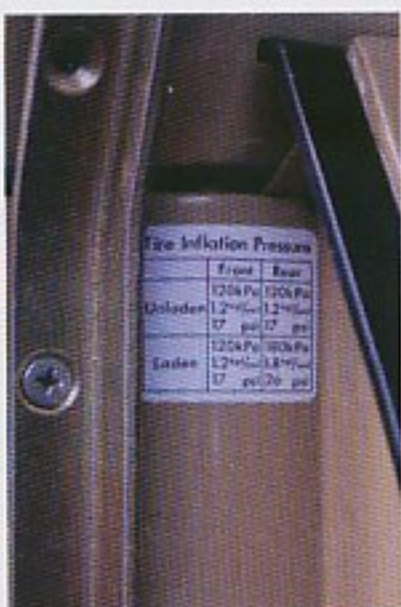
de verkrijgbaarheid van onderdelen. Eén en ander heeft tot gevolg, dat handige jongens daar op ingesprongen zijn, zodat van veel gewilde klassiekers vrijwel de gehele auto in onderdelen nieuw kan worden aangeschaft. Voorbeelden zijn vooral Engelse merken zoals Triumph, MG, Jaguar en in wat mindere mate Austin Healey. In de VS gebeurt dat ook, waar vaak aan de basis van een hotrod vaak de originele vormgeving uit het verleden staat. Indirect is het ook de aanleiding voor Pieter Visser om de Suzuki LJ80 op bijgaande foto's tot op de laatste schroefjes en boutjes in zijn oorspronkelijke staat te herstellen.

De 53-jarige Pieter woont samen met zijn vrouw Dineke in het Friese Triemen. Pieter doet in het noorden van Nederland de verkoop voor een Amerikaanse bedrijf in technische toevoegmaterialen, terwijl Dineke haar dagen als receptioniste, annex manusje van alles in een groot bedrijf vult, zoals ze het zelf omschrijft. Techniek is Pieter dus niet vreemd en voeg dat bij de liefde voor auto's en je begrijpt, dat Pieter zich een 'petrolhead' mag noemen. De inhoud van zijn garage staft deze bewering eveneens. Pieter heeft jarenlang in een originele Triumph Spitfire gereden, die hij zelf in sublieme staat hield en waarvan tal van prijzen het bewijs leveren. De lol gaat er echter een beetje vanaf, vertelt Pieter, doordat je tegenwoordig bijna meer Triumph Spitfire's tegenkomt, dan er vroeger door de fabriek zijn afgeleverd.

Het idee om een LJ80 volledig origineel te restaureren, schiet niet direct wortel. In 1985 koopt hij een rode Suzuki, die hij in 1995 van een kunststof body voorziet. Nu schieten de eerste onrustige kriebels in Pieters hart wel wortel. Prima oplossing zo'n polyester body, maar er gaat toch een aantal details verloren.

... helemaal origineel!





Op 14 mei 2004 koopt hij het exemplaar uit 1981, dat je op de foto's kunt bewonderen. De auto heeft slechts één eigenaar gehad en is nog vrijwel origineel, inclusief details, zoals bijvoorbeeld de radio. Maar met name het plaatwerk verkeert in erbarmelijke staat. Toch rijdt de familie er een tweetal jaren in, omdat de auto met gemak door de APK komt. In 2006 rolt de auto echter over zijn kop en heeft genoeg schade om 'm stil te zetten. Nu begint het bij Pieter serieus te kriebelen, mede doordat de auto intussen vrij zeldzaam is geworden en al helemaal als hij origineel is. De stap om de LJ80 origineel te restaureren, is dan snel genomen.

Veel restauratieprojecten beginnen met het slopen van de auto, zodat je makkelijker kunt inschatten, wat je allemaal nodig hebt. Bij Pieter niet. Hij weet uit ervaring, dat als je tijdens de restauratie dan een onderdeel niet kunt bemachtigen, het project vaak onnodig lang stil ligt. Spullen die vervolgens kwijtraken, of gebrek aan animo om het project na verloop van tijd weer op te pakken, zullen niet de eerste keer de reden zijn, dat zo'n project voortijdig eindigt. Pieter gaat eerst op zoek naar de benodigde onderdelen. Advertenties en het internet doorspitten zijn onontbeerlijk, maar ook (voormalige) Suzuki dealers opsporen, blijkt een belangrijke bron tot het vinden van onderdelen. Zijn bepaalde onderdelen ook op andere Suzuki's gebruikt, dan wordt het vaak wat makkelijker, zoals boutjes van dezelfde sterkte, klemmetjes, bevestigingsmaterialen en een aantal technische onderdelen. In sommige gevallen kunnen dealers bepaalde onderdelen gewoon nog in Japan bestellen. Pieter koopt alles dat hij te pakken kan krijgen, inclusief documentatie, folders, werkplaatsboeken, etc. Soms zijn het partijen onderdelen. Kan hij spullen daarvan niet gebruiken, of heeft hij ze meer dan genoeg dubbel, dan verkoopt hij het door aan andere LJ80 liefhebbers.

Een flink aantal onderdelen zou volgens de kenners echter niet meer leverbaar zijn, hoeveel geld je er ook voor neer zou willen tellen. Dat geldt vooral voor het plaatwerk. Het scheidt Pieter extra voldoening, als hij het dan wel weet op te snorren, zoals bijvoorbeeld de zijpanelen. Enkele keren heeft hij ook een portie geluk. Een voormalige Suzuki dealer heeft inmiddels de respectabele leeftijd van 88 bereikt en moet van zoonlief spullen ruimen.

Daartussen vindt Pieter een set originele wielen met originele diagonaalbanden, beide vlekkeloos nieuw! Vermeldenswaard zijn ook de originele softtop met canvas deuren, de originele riemen om het voorraam op de spatborden mee vast te zetten en de uit Japan afkomstige originele spatlappen aan de voorzijde. Het duurt tot de zomer van 2008 en dan heeft Pieter alles, dat hij nodig heeft.

Iedereen die wel eens een restauratie ter hand heeft genomen, weet dat het vooral héél veel werk is. Pieter heeft het geluk, dat hij aan de 797 cc motor en de versnellingsbak inwendig niets hoeft te doen. De motor heeft net een ton gelopen en gebruikt nog geen spat olie. Het kost Pieter desondank een jaar voor alle andere zaken, maar dan heeft hij de LJ80 volledig gerestaureerd. Over de originaliteit valt absoluut niet te twisten, want Pieter is daar héél ver in gegaan. Wellicht kun je beter zeggen: voor de volle honderd procent. De originele puntlasjes? Zitten er in. Was het originele plaatwerk destijds niet vlekkeloos strak op sommige plekken, zoals de tunnelbak? Bij Pieter idem dito. De bouten en moeren met de originele sterkte? Ze zitten er in de LJ80 van Pieter allemaal nieuw en op de juiste plek in. Het materiaal dat origineel goudkleurig verzinkt was? Bij Pieter eveneens, alleen is het opnieuw gedaan. De stalen remleidingen, die origineel zilverkleurig verzinkt zijn? Keurig glad geschuurd, grondig doorgespoeld en opnieuw zilverkleurig verzinkt. Dat is zo perfect gedaan, dat we zelf dachten, dat het nieuwe leidingen betrof, totdat Pieter ons uit de droom hielp. De benzineslangetjes? Origineel zijn ze rood, maar koop je nieuwe, dan zijn ze zwart. Niet

bij de LJ80 van Pieter, want daar prijken niet alleen keurige rode benzineslangetjes onder de motorkap, maar ook bij de tank onder de auto! De stickers op de auto? Ze zitten er op, want die heeft hij toevallig, toen nog zonder aanleiding, in 1995 aangeschaft. Zelfs als door de originaliteit de kwaliteit in het geding kwam, heeft Pieter toch voor de eerste optie gekozen. Een voorbeeld zijn de scharnieren van de achterklep, die origineel door de fabriek gewoon in de kleur van de auto



gespoten zijn. Je kunt je voorstellen, dat de lak van het scharnier beschadigt, of er vanaf komt bij het veelvuldig openen en sluiten van de klep. Zou je ze bijvoorbeeld verzinken, dan heb je daar geen last van. Toch zijn ze bij de LJ80 van Pieter, net als origineel, in de kleur gespoten. Wel heeft Pieter er een likje vet op gesmeerd om eventueel beschadigen zoveel mogelijk tegen te gaan. Niet alleen van de auto zelf is alles origineel. Ook toebehoren zoals de sleutels (één



sleutel voor alle sloten), gebruiksaanwijzing, onderhoudsboekjes, gereedschap, krik, matten, spatlappen achter, etc. zijn allemaal origineel. Hoe we ook zoeken, we kunnen niets ontdekken, dat dat niet is. Gelukkig helpt Pieter ons door eerlijk te vertellen, dat er een paar concessies gedaan zijn. Pieter vertelt: 'Achterop de klep zit een flinterdunne sticker voor het scharnier van de reservewieldrager. Die heeft hij speciaal tot op de millimeter nauwkeurig door dochter Janneke die in de

Pieter staat er op, dat we ook ervaren, hoe de auto rijdt en schakelt. Je zult niet verbaasd zijn, dat het verschil met een nieuwe niet merkbaar is. Het enige dat we kunnen ontdekken, is dat het inleggen van de tweede versnelling voelbaar is. Horen doe je dat beslist niet, want dat zou duiden op een versleten synchromeshring. Het zou ons dan ook niet verbazen, als dit destijds

bij nieuwe LJ80's ook voelbaar was. Pieter gebruikt de auto nu voor boodschappen en lekker toeren. In de tussentijd staat de auto warm en droog in de garage. Over de taxatiewaarde zullen we het maar niet hebben! De auto is toch niet te koop!

Martin Brink.



KORTE GESCHIEDENIS VAN SUZUKI EN DE LJ SERIE

Micchio Suzuki sticht zijn bedrijf 90 jaar geleden als fabrikant van weefgetouwen. Al in 1937 worden er plannen gemaakt om een compacte auto te bouwen, maar door de Tweede Wereldoorlog blijft het vooralsnog een idee. Enkele jaren na de Tweede Wereldoorlog stort de katoenmarkt in en richt de fabriek zich op het maken van hulpmotortjes voor fietsen. In 1952 ontwikkelt het bedrijf een tweetaktmotor en verandert de naam van het bedrijf in Suzuki Motor Company Limited.

In 1955 wordt de eerste auto (Suzulight) gebouwd. In 1968 koopt Suzuki de productierechten van de door de Hope Motor Company een jaar eerder ontwikkelde HopeStar ON360. Als je praat over een 'basic' terreinauto, dan is deze kleine 4WD het voorbeeld. De motor is een luchtgekoelde 350 cc tweetaktmotor van Mitsubishi, die 21 pk levert. Een dak en deuren ontbreken en de stoelen zijn een soort hangmatjes van jute. Suzuki gebruikt de auto als basis voor hun Jimny 360, ook wel bekend als LJ10, die uitkomt in 1970. Het belangrijkste aan de LJ10 is de zelf ontwikkelde, luchtgekoelde tweetaktmotor van 25 pk. Visueel is de LJ10 vooral herkenbaar aan het rechtop geplaatste reservewiel achter de passagiersstoel (de LJ10 is een driezitter), dit om belastingtechnische redenen. In 1972 ziet de LJ20 het levenslicht. De auto is licht gewijzigd maar er is voortaan waterkoeling op de 359 cc motor en dat levert zeven extra pk's op. In 1973 maken de horizontale sleuven in de grille plaats voor verticale spijlen en worden de stadslichten en knipperlichten boven elkaar geplaatst. In 1974 komt de LJ50 op de markt, ook wel aangeduid als Jimny 550, of SJ10. Verandering van wetgeving maakt het mogelijk een driecilinder motor toe te passen. Het vermogen stijgt met 1 pk naar 33 stuks, maar dat wordt wel bij een veel lager toerental gehaald. Bovendien zorgt de wetswijziging ervoor, dat het reservewiel achter op de klep kan worden gemonteerd, zodat de LJ50 plaats biedt aan vier inzittenden. De LJ80 (SJ20) is de laatste Suzuki in de LJ serie en wordt geïntroduceerd in 1977. De auto wordt in het thuisland naast de LJ50 gebouwd, maar met de LJ80 wil Suzuki de exportmarkt op. De motor van de LJ50 vindt Suzuki echter te zwak voor de export. Uiteindelijk komen ze voor de LJ80 met hun eerste viertakt viercilinder SOHC motor van 797 cc. Het vermogen is met 41 pk niet spectaculair hoger dan dat van de driecilinder motor uit de LJ50, maar het koppel is duidelijk groter. Bovendien springt de motor zuiniger met brandstof om en is deze schoner dan zijn voorganger. De topsnelheid van de LJ80 is 130 km/uur en door het toepassen van een 40 liter brandstoftank is de actieradius sterk toegenomen. De overbrengingen in de versnellingsbak en differentieels zijn eveneens hoger voor een rustiger rijgedrag op snelwegen. Verdere aanpassingen om het rijgedrag te verbeteren zijn een stijver chassis, grotere spoorbreedte en betere stoelen. In 1979 krijgt de LJ 80 een milde facelift. De grille wordt anders en de koplampen komen iets lager en verder uit elkaar te staan. Bovendien komt er dan een pick-up versie van de LJ 80, de LJ 81. De LJ 80 blijft in productie tot 1983 om te worden opgevolgd door de SJ serie.

grafische wereld werkzaam is, laten namaken, Janneke is ook verantwoordelijk voor de 'S' van Suzuki achter op de originele wielhoes, uiteraard tot in detail gelijk aan het origineel. De derde en laatste concessie die Pieter heeft gedaan, is de auto behandelen tegen roest. Geen zwarte coating zoals je meestal tegen komt, maar met lijnolie, zodat de originele kleur aan de onderkant gewoon nog te zien is.

We hebben met de auto mogen rijden, want



LJ 10



LJ 20



LJ 50