

Unser Artikel aus der 4x4Action September/Oktober 2017

## Lenkradschlagen am Jimny

Seit Markteinführung des Jimny im Jahr 1998 gibt es das Problem des Lenkradflatterns bei ca. 70-80 km/h. Nur wenige Modelle zeigen dieses Problem nicht. Rüstet man den Jimny auf (Höherlegung, breite Reifen, Spurverbreiterungen, breite Felgen etc.), taucht das Flattern garantiert auf oder verstärkt sich, sofern bereits vorhanden.

Suzuki hat das Problem scheinbar vorerst ignoriert. Die Vertragswerkstätten waren somit auf sich gestellt. So folgte, dass zeitnah Lösungen gesucht wurden. Oft wurde kurzzeitig eine Besserung erreicht, wie z.B. Reifen bolzenzentriert wuchten sowie matchen der Reifen auf der Felge, Shims unter die Achsschenkellager legen, um diese stärker vorzuspannen. Das erhöht zwar den Verschleiß der Lager, ist jedoch als das kleinere Übel hinnehmbar. Bremsscheiben wurden getauscht und feingewuchtet. Häufig wurde unnötig oft die Spur kontrolliert oder Spurstangenköpfe getauscht.

Der Zubehörhandel reagierte rasch und es waren in kurzer Zeit Lenkungsämpfer zum Nachrüsten auf dem Markt. Trailmaster by Maas hatte den ersten Lenkungsämpfer mit Gutachten produziert, um so die Prüforganisationen zu beruhigen. Einer legalen Nachrüstung lag folglich kein Stein mehr im Weg. Mit uns kooperierende Suzuki-Händler rüsteten die Lenkungsämpfer bereits vor der Übergabe an den Kunden nach. Auch sind uns Fälle bekannt, in denen den Kunden die Kosten des Lenkungsämpfers erstattet wurden.

Schaut man sich die Achs- und Fahrwerkskonstruktion des Jimnys an, findet man recht schnell einige Mankos. Alle Teile am Jimny sind im Vergleich zu seinen Vorgängern von Suzuki eher schwach dimensioniert.

Schaut man sich unter den Starrachs-Fahrzeugen um, haben solche Fahrzeuge seit den frühen 70er Jahren Lenkungsämpfer serienmäßig verbaut. Bei starr verbundenem linkem und rechtem Vorderrad durch die Spurstange, ist dies auch notwendig. Dort wird ein Schlag am rechten Rad bei Fahrbahnunebenheiten oder auch im Gelände ungedämpft aufs linke Rad übertragen. Das schaukelt sich so weit auf, bis das Lenkrad flattert oder sich das ganze Fahrzeug schüttelt. Dies zu minimieren ist Aufgabe des Lenkungsämpfers. In USA gibt es dieses Phänomen bei Dana-Achsen, und nennt sich „Death-Wobble“. Gibt man diesen Begriff bei Youtube ein, findet man viele Videos, die zeigen, wie weit sowas führen kann.

Suzuki hat sich beim Jimny vermutlich darauf verlassen, dass solche Schläge aus dem Fahrwerk von der Servolenkung aufgefangen werden.

In Japan bei Fahrzeugen mit 175er Reifen mag das so sein. Bei den europäischen Modellen mit 205er und breiteren Reifen reicht die Servo dazu nicht mehr aus.

Da das Flattern bei Höherlegung auch trotz Lenkungsämpfer mal wieder auftrat, wurden Lenkklenerbuchsen mit Nachlaufkorrektur entwickelt und verbaut. Diese gibt es in der weichen Gummi-Version oder als starre PU-Buchsen.

Der Zubehörmarkt ist sehr gut ausgestattet und die Markenvielfalt ist relativ groß, so dass im Grunde jedem Jimny-Fahrer ausreichend Möglichkeiten zur Verfügung stehen, um das Problem in den Griff zu bekommen. Als markenunabhängiger Händler haben wir Zugriff auf Lenkungsämpfer z.B. von Trailmaster by Maas, die neuen Trekfinder Dämpfer mit neuer Abstimmung, sowie für extreme Umbauten den RTC (Return to Center) von Tough Dog und weitere. Gern finden wir für Sie und Ihr Fahrzeug eine individuelle Lösung. Für Lenkungsämpferverweigerer halten wir selbstverständlich Alternativen bereit.

Typenübergreifend wurde von Suzuki eine Änderung am Jimny-Fahrwerk vorgenommen, so dass neuere Modelle im Serienzustand dieses Problem nur noch wenig aufweisen. Durch Veränderung des Fahrzeuges, z.B. Höherlegung, taucht das Flattern jedoch eventuell wieder auf.

**sk4x4sports.de**

Offroad- und Trophy-Equipment für Geländewagen