



# DAS GROSSE FLATTERN

Seit Markteinführung des Jimny im Jahr 1998 gibt es das Problem des Lenkradschlagens bei etwa 70 bis 80 km/h. Sven Karczmarzyk von SK4x4Sports weiß, wie man es dem Würfel austreibt.

» Es gibt nur wenige Jimny-Modelle, die dieses Problem nicht haben. Bei den meisten Fahrzeugen tritt das Lenkerflattern früher oder später leider auf. Rüstet man den kleinen Japaner mit einer Höherlegung, breiteren Felgen und größeren Reifen auf und schraubt sich vielleicht noch Spurverbreiterungen hinter die Räder, fängt das Lenkrad irgendwann unweigerlich an zu flattern. War es schon vor den Umbaumaßnahmen bemerkbar, verstärkt es sich danach deutlich.

Suzuki hatte das Problem anfangs scheinbar ignoriert. Die Vertragswerkstätten waren somit auf sich gestellt. Dort wurde auf unterschiedlichen Wegen nach Lösungen gesucht. Dazu gehörten Dinge wie Reifen Radbolzen-zentriert zu wuchten, das „Matchen“ der Reifen auf der Felge, oder Shims, also Beilagscheiben, unter die Achsschenkellager zu legen, um sie stärker vorzuspannen. Das erhöht zwar den Verschleiß der Lager, was jedoch als das kleinere Übel hinnehmbar ist. Brems-

scheiben wurden getauscht und feingewuchtet. Häufig wurden unnötig oft die Spur kontrolliert oder die Spurstangenköpfe getauscht. Teilweise erreichte man damit auch eine kurzzeitige Besserung. Eine einheitliche, von Suzuki vorgegebene Vorgehensweise gab es aber nicht.

Mittlerweile wurde von Suzuki eine typenübergreifende Änderung am Jimny-Fahrwerk vorgenommen. Die neueren Modelle im Serienzustand kämpfen dadurch nur noch selten mit diesem



**Nicht ab Werk:** Der Jimny hat bei der Auslieferung keinen Lenkungsdämpfer. Ihn nachzurüsten geht relativ schnell und einfach.



**Machbar:** Beilagscheiben unter dem Achsschenkellager erhöhen die Vorspannung, verschleifen aber die angrenzenden Radlager schneller. Die Achsschenkelbolzen von SK4x4Sports sind abschmierbar.

Problem. Aber auch hier kann es vorkommen, dass das Flattern nach einer Höherlegung oder anderen Veränderung des Fahrzeugs wieder auftaucht.

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.

Betrachtet man ganz allgemein die Starrachs-Fahrzeuge, stellt man fest, dass seit den frühen 70er-Jahren serienmäßig Lenkungsdämpfer montiert wurden. Bei durch die Spurstange starr verbundenen Vorderrädern ist das auch notwendig. Dort wird bei Unebenheiten der Fahrbahn oder auch im Gelände ein Schlag auf eines der Räder ungedämpft auf das Rad der anderen Seite übertragen – und wieder zurückgegeben. Das schaukelt sich so weit auf, bis das Lenkrad flattert oder sich das ganze Fahrzeug schüttelt. Diesen Vorgang zu minimieren ist Aufgabe des Lenkungsdämpfers.

In den 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 das führen kann.

Suzuki hatte sich seinerzeit beim Jimny vermutlich darauf verlassen, dass solche Schläge aus dem Fahrwerk von der Servolenkung aufgefangen werden. Bei Fahrzeugen mit 175er Reifen in Japan mag das so sein. Bei den europäischen Modellen, die oft mit breiteren Reifen ausgestattet sind, reicht die Servolenkung dazu aber nicht mehr aus.

Der Zubehörhandel reagierte rasch und es waren in kurzer Zeit Lenkungsdämpfer zum Nachrüsten auf dem Markt. Trailmaster by Maas produzierte den ersten Lenkungsdämpfer mit Gutachten, um so die Prüforganisationen zu beruhigen. Einer legalen Nachrüstung lag folglich kein Stein mehr im Weg. Suzuki-Händler die mit SK4x4Sports kooperieren, rüsteten

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 hat SK4x4Sports Zugriff auf Lenkungsdämpfer von verschiedenen Herstellern wie Trekfinder, Tough Dog

### Mit einem Lenkungsdämpfer und Maßnahmen wie speziellen Längslenkerbuchsen bekommt man das Flattern in den Griff

die Lenkungsdämpfer schon vor der Übergabe an den Kunden nach. Uns sind auch Fälle bekannt, bei denen Kunden die Kosten des Einbaus erstattet wurden.

Da das Flattern bei Höherlegung trotz Lenkungsdämpfer bei manchen Fahrzeugen immer wieder auftrat, haben verschiedene Hersteller Längslenkerbuchsen mit Nachlaufkorrektur entwickelt. Die gibt es in der weichen Gummi-Version oder als starre PU-Buchsen.

und viele weitere. Die Trekfinder-Dämpfer bieten eine neue Abstimmung und die RTC-Dämpfer (Return to Center) von Tough Dog sind für extreme Umbauten. Damit gibt es für jedes Fahrzeug und jeden Umbau eine individuelle Lösung. Auf diese Weise – und mit ein paar anderen Maßnahmen – haben wir schon vielen Jimnys das Flattern ausgetrieben. <<

**Text:** Sven Karczmarzyk  
**Fotos:** SK4x4Sports, Michael Scheler



**Nicht mittig:** Verschiedene Hersteller haben Längslenkerbuchsen mit Nachlaufkorrektur entwickelt. Auch sie minimieren die Gefahr des Lenkradflatterns.