



Gebraucht-Know-how

Unser Experte: Christian Adler

Warum verlassen sich gerade ambitionierte Geländesportler und Nutzenwender auf die Suzuki-Baureihen SJ/Samurai?

Kaum ein anderer Geländewagen ist so leicht, wendig und technisch so einfach aufgebaut wie der Suzuki. Starrachsen, Blattfedern und ein für das Fahrzeug sehr großzügig dimensionierter Leiterahmen sorgen bei den rund 900 Kilogramm leichten Fahrzeugen für extreme Stabilität. Ein weiteres Plus ist die Kompatibilität der einzelnen Baureihen. So kann man fast alle Teile aus allen Baujahren und -reihen mischen – die Ersatzteilbeschaffung auf dem privaten Markt ist günstig, das Angebot immens.

Gibt es eklatante Unterschiede zwischen den Vergaser- und den Einspritzer-Modellen?

Prinzipiell ist es sinnvoll, sich beim Gebrauchtkauf nach einem Einspritzer-Modell (Samurai ab Baujahr '91) umzuschauen. Zum einen machen die alten Vergaser immer wieder Ärger, zum anderen läuft die Einspritzervariante unter allen widrigen Bedingungen und bekommt eine Euro-1-Einstufung (grüne Plakette/Innenstädte). Mit rund 100 Euro Investition kann der Einspritzer sogar mittels Zusatzkat auf Euro 2 umgeschlüsselt werden. Weitere Vorteile sind die breiteren und stabileren Achsen der Samurai-Baureihe.

SIE HABEN FRAGEN?
experten@off-road.de

Gebrauchtwagencheck

SERIE: DER GROSSE OFF ROAD-GEBRAUCHTWAGENCHECK 2008



Kraxelgerät: modifizierter Samurai mit 31er MTs, HA-Sperre und SOA-Umbau.

SUZUKI SJ 410/413 UND SAMURAI

Offroad-Floh

Als im Frühjahr 1980 die ersten Suzuki LJ80 nach Deutschland kamen, lag bereits eine 15-jährige Entwicklungsgeschichte hinter ihnen. Da der Gebrauchtmittelmarkt mittlerweile nur noch sehr selten die beliebten Klassiker hergibt, konzentrieren wir uns auf die Folgemodelle SJ 410/413 und Samurai. Kaum ein anderer Geländewagen konnte sich in Deutschland dermaßen als Arbeitstier durchsetzen. Ob als Kommunalfahrzeug, im Forst, als Jagdbegleiter, für den ambitionierten Trialsportler oder gar als Siegerfahrzeug auf renommierten Rallyes wie der Dresden-Breslau.

Der ärgste Feind des Suzuki – das scheint japanische Tradition zu sein – ist der Rost. Böse Zungen behaupten, dass er schneller rostet, als er fährt. Tatsächlich ist es mittlerweile schwierig, einen guten Gebrauchten zu finden. Je nach Einsatzzweck – Sport oder Alltag – sollte man doch ein paar Euro mehr in die Hand nehmen, um sich eine Restauration zu ersparen.

Fragmentartige Baustellen gibt's ab 300 Euro, für gute Samurai-Modelle sollte man zwischen 2000 und 3000 Euro einplanen.

MOTORVARIANTEN

MOTOREN

- **F5A** 970 cm³, 4-Zylinder-Vergaser, 45 PS, SJ 410
- **G13A** 1324 cm³, 4-Zylinder-Vergaser, 60 PS, SJ 413/Samurai
- **G13B** 1324 cm³, 4-Zylinder-Einspritzer, 70 PS, Samurai ('90)



HISTORIE

+++ 1981 +++

1981 präsentiert Suzuki den LJ80-Nachfolger SJ 410. Größere Karosserie, stärkerer Motor, mehr Innenraum – das sind die Unterschiede zum Vorgänger. Auslieferungsstart ist 1982, ab dann führt der SJ jahrelang die Verkaufsstatistik an! 1985 kommt der schnellere Bruder SJ 413 nach Deutschland, welcher mit einem neuen Alumotor (1,3 Liter, 60 PS) für Furore sorgt. Optische Unterschiede finden sich lediglich an Motorhaube und Kühlergrill. 1988 erblickt der Samurai das Licht der Offroadwelt und der SJ 410 wird ersatzlos aus dem Programm genommen. Der Samurai ist mehr auf Komfort getrimmt. Er kommt mit weicherem Fahrwerk, breiteren Achsen, Verbreiterungen und einer neuen Frontpartie.

WORAUF MAN UNBEDINGT ACHTEN SOLLTE:



Verschleißgrenze: übliches Bild der Suzuki-Sitzmöbel.



„Abgenudelt“: verschlissene Kardan-Kreuzgelenke.



Ram-Air: Motorzwangskühlung an der Haube.



Rostnester: Speziell im Schwellerbereich und unter den Kotflügelverbreiterungen (Samurai) hat's die braune Pest.

1 Ein grausamer Anblick, doch zumeist der normale „Pflegezustand“ der Suzuki-Sitzmöbel. Aufgerissene Flanken und durchgesessene Sitzpolster findet man zumeist auf der Fahrerseite.

2 Kaputte Synchronringe (in den Gängen 1-3) können bei einer ausgiebigen Probefahrt erkannt werden. Wenn der Schaltvorgang von Krachen und Krächzen begleitet ist – lieber Finger weg! Zusätzlich sollte per Sichtprüfung kontrolliert werden, ob Dichtungen und Simmerringe am Getriebe und Verteilergetriebe dicht sind.

3 Japan-Problem: Wurden die Kreuzgelenke der Kardanwellen nicht ordentlich geschmiert, stehen sie kurz vor dem Exitus. Speziell bei höhergelegten Suzukis sind die recht dünnen Wellen – aufgrund der erhöhten Knickwinkel – einem extremen Verschleiß ausgesetzt. In diesem Zusammenhang sollten auch die Differenziale an Vorder- und Hinterachse kontrolliert werden. Beim Fahren hörbare Geräusche im Antriebsstrang sind deutliche Verschleißzeichen.

4 Auch hinter den Sitzen – am Übergang zwischen Fußraum und der höher gelegenen Ladefläche – schlägt die braune Pest mit Vorliebe zu. Hier ist die Instandsetzung sehr aufwendig, für Laien fast unmöglich.

5 Prüfen Sie die Achsschenkel an der Vorderachse. Diese sollten weder trocken und rostig, noch total ölverschmiert sein. Ein vernehmliches Knacken beim Einschlagen der Vorderräder im Allradmodus deutet auf erhöhten Verschleiß hin.

6 Schwachpunkt Motorhaube: kaum ein Kriterium, da billiger Ersatz überall zu finden ist.

7 Rostplage Nummer 1: Sind Schweller und Radläufe im abgebildeten Zustand – Finger weg! Von außen schaut es oft besser aus als unter den Verbreiterungen (Samurai).

AUF EINEN BLICK



- extrem leicht (ab 870 kg)
- einfache und simple Technik
- hoch geländegängig
- sehr günstige Teilepreise
- Anschaffungspreis/Unterhalt



- sehr korrosionsanfällig
- kleine Motoren mit relativ wenig Leistung
- anfällige Kreuzgelenke



Typisch: Getriebe und VGT geteilt.

PREISE INKL. 19 % MWST

| | |
|------------------------|------------|
| ➤ Viskolüfter | 716,94 € |
| ➤ Ölwanne | 104,37 € |
| ➤ Zylinderkopf | 706,64 € |
| ➤ Bremsbeläge vorn | 97,96 € |
| ➤ Bremsbeläge hinten | 131,86 € |
| ➤ Differenzial (vorn) | 749,39 € |
| ➤ Kardankreuzgelenk | 18,21 € |
| ➤ Kardanwelle | 310,42 € |
| ➤ Schaltgetriebe | 1.507,87 € |
| ➤ Verteilergetriebe | 1.332,87 € |
| ➤ Rumpfmotor | 1.279,98 € |
| ➤ Anlasser | 307,84 € |
| ➤ Wasserpumpe | 92,19 € |
| ➤ Auspuffanlage kompl. | 840,36 € |
| ➤ Lichtmaschine | 487,60 € |



Achtung: verschlissene Achsschenkel.