

Bodylift für den Suzuki SJ und Samurai

1) Was ist ein Bodylift?

Ein Bodylift ist eine Höherlegung der Karosserie (=Body). Also Bodenfreiheit wird nicht wirklich größer, denn Motor, Fahrwerk usw. bleiben in der gleichen Höhe. Aber was bringt dann das Bodylifting? Erstens schaut der Wagen natürlich optisch höher aus, die Wadttiefe steigt, und es passen größere Reifen in die Radkästen, was dann eine wirkliche Höherlegung bedeutet. Ich habe bei meinen Suzuki außerdem festgestellt, dass das Werk schlampig gearbeitet hat, und nicht alle Platzhalter ideal positioniert waren, sodass der Body an den Berührungspunkten leicht angefangen hat zu rosten. Jetzt passiert das nicht mehr, da ja genügend Platz zwischen dem Rahmen und dem Body ist. Ein weiterer Vorteil des Bodylifts ist, dass der Schwerpunkt nur unwesentlich höher wird, denn das Hauptgewicht (Motor, Getriebe usw.) bleibt ja in der gleichen Höhe. Außerdem lässt sich der Bodylift ideal mit anderen Höherlegungstechniken ergänzen.

Also, die Vorteile noch mal kurz auf einen Blick:

- billige Höherlegung
- größere Reifen möglich
- höhere Wadttiefe
- billig
- Schwerpunkt wird nicht viel höher

Tja es gibt natürlich auch Nachteile. Der größte ist, dass es für den Suzuki keinen geeigneten Bodyliftkit gibt. Man muss also wohl oder übel in den sauren Apfel beißen und selbst etwas stricken. Es gibt zwar einen Bodyliftkit (wird von Janke&Tavares 4WheelParts angeboten) aber das passt nicht so richtig. Und der zweite Nachteil ist, dass durch den 10-Punkt Bodylift das Auto nicht mehr voll belastet werden sollte, da es ja nur mehr auf 10 Punkten aufliegt.....(ich habe aber trotzdem schon ca. 200 Kilo auf der Ladefläche transportiert - ohne Probleme)

2) Bodylift - wie hoch?

Nun ja, es gibt einen 3" Bodyliftkit für den Suzuki, aber der passt nicht so richtig. Ich hab's ca. 1 Woche drinnen gehabt, aber es gibt große Probleme mit der Lenkung (Lenkstange viel zu kurz, Winkel zu steil....) Ich rate schwer von einem 3" Bodylift ab. Ein 2"Bodylift geht sich genau aus.

3) Was braucht man?

Vor allem braucht man die 10 Abstandhalter in der gewünschten Höhe. (12 wenn man eine Rammstange hat!!) Diese kann man ideal aus

Formrohrabfällen herstellen, welche bei Schlossereien und Schmieden anfallen. Es ist aber wichtig darauf zu achten, dass die Höhe zwischen 4 und 5 cm betragen sollte (alle 10 natürlich gleich), und dass die Teile hinsichtlich Stabilität den Anforderungen entsprechen. (= mind. 3mm stark!) Die Formrohrstücke müssen dann noch gebohrt und geschnitten werden und damit der Wagen nicht zu rosten beginnt, sollten die Formrohrteile mit einer Rostschutzfarbe grundiert werden.

Natürlich braucht man auch neue Schrauben mit starken Beilagscheiben (10 Stück). 6x 10er Schrauben mit 12cm Länge, und 4x 10er Schrauben mit 10 cm Länge.

Tja und was ich fast noch vergessen hätte, ein Metallstück zur Verlängerung der Lenkung ist auch unbedingt notwendig mit neuen längeren 8 er (ca. 4 cm Lang) Schrauben. (alles zusammen beim Baumarkt um ca. 100 ATS)



4) Die Vorbereitung

Erstens sollte man solche Umbauten grundsätzlich nicht an Sonntagen machen, da man oft schnell noch eine Schraube, Bohrer oder dergleichen braucht. Zweitens sollte man auch darauf achten, eine andere Fahrgelegenheit zu haben, falls man eben noch was einkaufen gehen muss.... Zunächst sollte der Wagen gesichert abgestellt werden. Mit Holzklötzen sollte ein wegrollen verhindert werden. Wichtig ist, dass die Handbremse nicht angezogen werden darf. Der nächste Schritt ist das Abbauen der vorderen und der hinteren Stoßstange. Vorne muss auch noch der Kühlergrill entfernt werden.

So, jetzt kommt die meiste Arbeit - die Schrauben, die die Karosserie halten. Da die Schrauben zu kurz für das Bodylift sind, und an der Karosserie fix angeschweißt sind, müssen sie ausgebohrt werden. Es befindet sich eine links nach dem Vorderrad und eine rechts. Diese sind von unten aufzuschrauben. Da sich die Schraubköpfe, dummerweise in einem Hohlraum befinden, muss dieser ebenfalls aufgebohrt werden. Für diesen Zweck muss auch der Hohlraum erst einmal gefunden werden, und natürlich habe ich meinen ersten Bohrversuch falsch angesetzt. Also bitte

misst genau die Position der Schraube aus, lieber zweimal ausmessen, als ein falsches Loch bohren.



Weiteres befinden sich 4 Schrauben in der Mitte vor den Hinterrädern. Von allen 6 Schrauben die Muttern lösen. So jetzt müssen diese ebenfalls von oben aufgebohrt werden, damit die neuen Schrauben durchpassen. Die mittleren 2 der 4 sind leicht zu finden. (Bei den Gurten zwischen den Sitzen die kleine Erhebung). Die 2 äußeren der 4 sind in der leichten Abschrägung ganz am Rand (jeweils links und rechts.). In diese Abschrägung ganz am Rand mit der Trennscheibe ein Loch schneiden. (siehe Bild)



Sind alle dieser 6 Schrauben aufgebohrt, so ist schon ca. die Hälfte der Arbeit getan. Bei mir hat das ca. 2 Tage in Anspruch genommen, da 2 Bohrer abgebrochen sind. Die Schrauben sollten vorsichtig und genau in der Mitte aufgebohrt werden sodass die neuen Schrauben genau durchpassen. Zum Aufbohren dieser Schrauben hat sich folgende Technik bewährt: zuerst einmal mit einem kleineren Bohrer (z.B. 4mm) viele kleine Löcher bohren. Dann, mit einem 6mm, mit einem 8mm und erst zum Schluss mit dem 10er Bohrer das Loch auf die gewünschte Größe bringen. Ist das Loch mit 10mm tief genug, und ist die Schraube immer noch hartnäckig, dann kann man mit einem Hammer versuchen diese durch mehrmaliges biegen zum Abbrechen zu bringen. Man sollte auch stark darauf achten, dass die Löcher nicht zu groß werden, denn die neuen Schraubköpfe sollten noch genügend Halt finden und nicht durchrutschen. Am besten wird das durch eine exakte Bohrung, bei der der Kopf der Schraube stehen bleibt und zugleich als Halterung für die neue Schraube dient, erreicht. Die Schrauben sollten dann gleich in die gebohrten Löcher gesteckt werden, damit der Wagen nicht irgendwie wegrutschen kann. Damit der Wagen nicht an den gebohrten Stellen zu rosten beginnt, sollten die Späne gut entfernt (z.B. mit einem Staubsauger) und mit einer Rostschutzfarbe versehen werden. Jetzt können auch die problemloseren Schrauben gelöst werden. Davon befinden sich 2 am vorderen Ende des Wagens, dort wo der Kühlergrill abmontiert wurde. Um die hinteren zwei Schrauben zu lösen, muss man die Tür aufmachen.



Bevor der Wagen gehoben wird, muss noch die Lenkstange von der Gummi-Scheibe abgeschraubt werden. Weiteres müssen die Bremsschläuche beim Radkasten auf der Beifahrerseite und die Verkleidung der Benzinleitung abgeschraubt werden.

5) Der Einbau

So, jetzt kommt der Wagenheber ins Spiel. Den Wagenheber am besten mit ein paar untergelegten Holzklötzen auf der Karosserie ansetzen und vorsichtig hochheben. Dabei ist darauf zu achten, dass alle Kabel

genügend Spiel haben und nicht abreißen. (Stromkabel, Bremseil-Handbremse, Bremsschläuche bei der Motorhaube-Beifahrerseite...) Die Karosserie genau so weit anheben, dass die Bodylift-Blöcke exakt hineingeschoben werden können. Dazu muss der Wagenheber wahrscheinlich bei jedem Block einzeln angesetzt werden. Dann die jeweilige Schraube herausziehen, den Block darunter schieben, und die Schraube wieder durchstecken. Im folgenden Bild sind die Distanzblöcke auf der linken Seite schon untergelegt, und auf der rechten noch nicht. Speziell bei den Radkästen kann man den Unterschied erkennen.



6) Das Zusammenschrauben

Alle 10 neuen Schrauben mit den Muttern Zusammenschrauben. Die aufgebohrten Löcher sollten genügend Platz bieten, um den Schraubenschlüssel bzw. die Nuss anzusetzen, anderenfalls müssen diese noch vergrößert werden. Die hintere Stoßstange kann beim Samurai ohne Probleme auch wieder montiert werden. Beim 413er und beim 410er ist das ein bisschen problematischer. Entweder man montiert die Stoßstange dann in der alten Höhe, oder man erzeugt mit der Trennscheibe kleine Einschnitte wo die Stoßstange ansteht, und bohrt neue Löcher um die Stoßstange auch höher befestigen zu können. Größere Probleme gibt es dann noch bei der vorderen. Entweder die vordere Stoßstange wird wieder in der Originalhöhe montiert, das schaut aber nicht gut aus, oder es werden neue Löcher gebohrt, oder aber, wenn man eine Rammstange vorne hat, so legt man einfach noch 2 Formrohrstücke unter, dann sitzt die Rammstange und die Stoßstange richtig, und braucht sonst nirgends mehr befestigt werden. So jetzt fehlt nur noch die Lenkung. Die Lenkung ist um ca. 6mm zu kurz. Um diese zu Überbrücken lässt man ca. 3mm beim Lenkgetriebe nach. (Einfach Schraube lockern, und mit einem Hammer in die gewünscht Position bringen) Für den Rest hab ich mir einfach ein Metallstück (ca.3mm Stark) genommen, gefeilt, damit es sich

auch optisch genau an die Lenkstange anpasst, und 2 Löcher gebohrt.
Dann braucht die Lenkstange nur noch mit den längeren Schrauben an der Gummischeibe montiert werden.

7) Fertig!



Text: [Clemens Pecinovsky](#), 11/98

Idee und Vorbild: [2" Bodylift von Glenn Wakefield](#)

Danke an Chris (siehe Bild oben) für die Fotos.