Terje Solvang
Boks 36
5408 Stord

Sagvåg 20.8.2008

Statens vegvesen
Region vest
Firmapost-vest@vegvesen.no
6863 Leikanger

Søknad om bytte av akslinger på 1986 modell Suzuki SJ 413 JX kort.

Viser til at Suzuki SJ ble produsert i flere parallelle modeller. På det norske markedet ble modellen 413 importert, samtidig som det forekom noe sideimport av tilsvarende modell med betegnelsen Samurai. Samurai var hovedsakelig produsert for det amerikanske markedet som en modifisert 413 etter påstander fra forbrukerorganisasjoner om at 413 var en "veltepetter" med sin relativt smale og høye konstruksjon.

Den vesentlige endringen produsenten foretok var å utstyre Samurai-modellen med bredere akslinger samt et designmessig mer "amerikansk" dashbord. Akslingene på en Samurai er totalt 80 mm bredere enn akslingene på en 413. Dette er gjort gjennom å la "tubene" på akselhuset være 40 mm lenger på hver side.

På begge modellene benyttes samme bladfjærer og samme differensialer. Drivakslingene på Samurai-modellen er selvsagt 40 mm lenger enn de tilsvarende på 413. Vektmessig er det ingen avgjørende forskjeller mellom bilene, men vekten kan på begge modeller variere litt etter om det er tintop eller canvastopper. Begge modellene har samme motor om en ser bort fra at Samurai med tiden kom med en 1,9 TD motor, men da med forsterkede fjærer foran. Akslingene ble beholdt uforandret

Sporvidden på modellen 413 er foran 1210 mm og bak 1220 mm i følge typegodkjenningen av kjøretøyet. I typegodkjenningen for Samurai er det ikke oppgitt verken sporvidde eller offset for felgene som tillates brukt på kjøretøyet.

På modellen 413 er det tillatt med bruk av distanseringer på 28 mm tykkelse, levert av H&R med Tüv-godkjenning for Suzuki 413. Som standard kan man benytte seg av felger som gir en endring i sporvidden på inntil 15 mm innenfor det generelle regelverket. Sammen med distanseringene levert av H&R gir dette en sporvidde inntil 1281mm/1291mm på modellen 413.

Forskjellene i dimensjoner når det gjelder originalakselhuset til 413 og akselhusene tilhørende Samuraimodellen er en sporviddeforskjell på 80 mm.

En bytting av aksling gjennom å montere Samuraiakslinger på modellen 413 vil gi en sporvidde på 1290mm/1300mm, dvs. en økning på 9 mm utover det som i dag allerede er godkjent gjennom det generelle regelverket og bruk av godkjente distanseringer.

Belastningen på hjullager er mindre dersom det ikke benyttes distanseskiver og felger med negativ offset. Å bringe hjullagret nærmest mulig senteret for hjulet reduserer belastningen og slitasjen på lageret. Et akselhus i ett stykke vil i dårligste tilfelle være en like god konstruksjon som et akselhus med påskrudde distanseringer.

Rent teknisk vil en Samuraiaksling være å foretrekke fremfor en 413 aksling med påmonterte distanseskiver og felger med negativ offset gjennom færre kompliserende deler samt lavere belastning på lager.

Mangels har Tüv-godkjente felger for 413 i størrelsen 10" bredde med negativt innpress på 43mm. Dette vil øke sporbredden med 86 mm og er dermed 6 mm mer enn den endringen jeg søker om å gjennomføre.

Det viktigste punktet for min del er at bilen benyttes regelmessig til regulert offroadkjøring, konkurranse. Dette er kjøring som påfører drivverket større belastninger enn det til vanlig utsettes for ved vanlig kjøring på gate/veg. Siden modellen 413 er solgt på et lite marked mens modellen Samurai er solgt på store markeder som det amerikanske er utvalget av reservedeler/ nyutviklede deler mye større for Samuraimodellen. Forsterkede stikkakslinger og drivknuter som er inntil 70-100 % sterkere enn, samt deler med livstidsgaranti, de originale er kun tilgjengelige i dimensjoner som passer i akselhuset tilhørende modellen Samurai. Ved maksimale styreutslag er det særlig drivknuter som går i stykker i krevende passasjer under offroadkjøring, men selve stikkakslingen er også så vidt svake at de splintres ved harde belastninger.

Jeg minner også om at Suzuki gjorde denne endringen på kjøretøyet for å unngå kritikk gjennom å bedre bilens stabilitet via en noe øket sporvidde.

Fra både et teknisk og trafikalt synspunkt vil denne endringen kun føre til at avvik i forhold til bilen som original er av en positiv karakter.

Siden karosseriet på de to modellene er like er Samurai påsatt noe bredere skjermutbyggere for å dekke hjulet på en tilfredsstillende måte. Det vil under ombyggingen bli påsatt skjermkanter som på tilfredsstillende måte etter regelverket vil dekke hjulet tilstrekkelig.

Det er ikke mulig å få noe innspill fra leverandøren/importøren av kjøretøyet grunnet deres henvisning til at dette er en gammel utgått modell de ikke lenger har support på utover begrenset leveranse av reservedeler.

Tilsvarende akselbytte har blitt godkjent under samme regelverk på samme type og modell kjøretøy i region midt senest i 2008 i sak med referanse 2008/035569-002. Eneste krav som stilles der er at innfestingen av akslingene gjøres fagmessig samt at forstillingsdetaljer, i praksis styrestag og parallellstag, overflyttes fra donorkjøretøyet.

Jeg søker om lik behandling i lik sak og dermed om godkjenning til å montere ett sett Samuraiakslinger som er 80 mm bredere enn de originale tilhørende Suzuki SJ 413 JX 1986 på sistnevnte kjøretøy. Dette medfører en endring i bilens sporvidde til henholdsvis 1290 mm på foraksling og 1300 mm på bakaksling. Bladfjærenes festepunkter i rammen forblir uforandret på kjøretøyet.

MVH

Terje Solvang
Sign.