



Suzuki Grand Vitara

Eindelijk weer een echte

Autotest | Moderne SUV's zijn steeds meer imago-auto en steeds minder terreinauto geworden. Logisch, want menigeen koopt een dergelijke auto alleen om de ruimte en de uitstraling. Dan is betalen voor ongebruikte techniek weggegooid geld. Maar wat als een SUV wel wordt gebruikt voor de wintersport? Als de auto wel een aanhanger moet trekken? Of als de gebaande paden wel worden verlaten? Gelukkig is er weer een echte SUV op de markt: de nieuwe Suzuki Grand Vitara.

Suzuki heeft vertrouwen in de nieuwkomer, want de presentatie bestaat uit twee delen: een test on-road en een test off-road. Voordat de verhalen (al dan niet van het type "indiaan") over heroïsche daden in het terrein losbarsten eerst een kalm verhaal over de avonturen op vaste grond.

Zoek de verschillen

Het begint letterlijk kalm. Op het moment van introductie is de Grand Vitara leverbaar met twee motoren die beide niet meer dan voldoende presteren. De motor is altijd goed hoorbaar en moet hard werken om te presteren. Dat is vooral op de lange afstand vermoeiend en als vanzelf laat menig bestuurder het tempo zakken om de rust te bewaren.



De Grand Vitara 3-deurs is alleen leverbaar met een 1.6-liter motor. De 5-deurs versie is alleen leverbaar met een 2-liter exemplaar. Waarom de 3-deurs niet leverbaar is met deze grotere motor is een raadsel. Een nog groter mysterie is het verschil in techniek. Beide uitvoeringen hebben vierwielaandrijving, maar alleen het 5-deurs exemplaar is voorzien van lage gearing; een uiterst zinvolle voorziening voor rijden in zwaar terrein. Dit is nog vreemder omdat juist een kortere auto van nature beter is geschikt voor zwaar off-road werk.

Ook het uiterlijk van de 3- en 5-deurs Grand Vitara verschilt. Dat beperkt zich niet alleen tot de lengte, de wielbasis en een portiertje meer of minder. Zelfs het ontwerp van de koplampen, achterlichten en grille zijn aangepast aan de verwachte kopersgroep. Alhoewel de 3-deurs er volgens ondergetekende leuker uitziet, is de 5-deurs getest omdat die naar verwachting meer zal worden verkocht.

Ruimte

Daarbij is er een praktische reden om voor de 5-deurs te kiezen: deze is beduidend ruimer en kan daarom behalve de bagage van twee personen voor twee dagen ook een flinke foto-uitrusting meeslepen. Ook dan resteert nog meer dan genoeg ruimte op de achterbank voor twee volwassenen. Het hele interieur is rijkelijk voorzien van bakjes en vakjes. Ook de deurbakken en het dashboardkastje zijn royaal bemeten. Voorin biedt de Grand Vitara veel hoofd- en beenruimte. De stoelen zijn aangenaam stevig en bovendien: groot.



De toegenomen ruimte is eenvoudig verklaarbaar: de nieuwe Grand Vitara is langer en breder dan de voorganger. Goed nieuws voor een auto als deze: de opvolger is wel lager dan voorheen. Dat vertaalt zich rechtstreeks in betere rijeigenschappen en een hoger veiligheidsniveau. Zelfs vanaf de bestuurdersstoel is de auto merkbaar minder hoog. De testrijder zit daarom niet op een hoge wiebelende commandotoren, maar zit slechts iets hoger dan gemiddeld om aangenaam ontspannen over het overige verkeer heen te kijken.

On road

Tijdens de testrit door Zuid-Limburg, België en Duitsland komen alle denkbare wegen, wegtypes en verkeerssituaties aan bod. Zoals eerder genoemd zijn de prestaties op de snelweg voldoende, maar dit is zeker geen Autobahn-blazer.

In de stad is de Grand Vitara verrassend handelbaar, de auto voelt minder groot dan deze eigenlijk is en laat zich eenvoudig door krappe straatjes sturen. Het klinkt tegenstrijdig; maar de stuurbeheersing is onaangenaam. Na sturen volgt pas een fractie later de reactie van de voorwielen en dat gaat ook op de lange termijn nauwelijks wennen. Het wordt echter goed

gemaakt door het stevig afgeveerde onderstel waarmee het contact met de weg veel beter is dan dat van luxe SUV's. Tel daarbij op dat deze nieuwe Grand Vitara veel steviger is dan de voorgangers en het weggedrag mag absoluut als "Europees" worden omschreven.



Off road: theorie

Eindelijk, het is zo ver! De Grand Vitara is getest op de openbare weg. Nu is het tijd om iets te doen wat de meeste andere SUV's al lang niet meer kunnen: terreinrijden! Dit is geen auto die zelf nadenkt, met een draaiknop op het dashboard bepaalt de bestuurder hoe de kracht over de wielen wordt verdeeld.

De eerste mogelijkheid is de permanente vierwielaandrijving waarmee ook alle testkilometers op de verharde weg zijn gemaakt. Deze stand is bedoeld voor dagelijks gebruik en is ook geschikt voor een bospad, sneeuw of gladheid. Maar als het bospad een modderbad wordt, de sneeuw decimeters dik ligt en de gladheid een ijsbaan is, kan het middelste differentieel worden geblokkeerd. Nog een tandje verder en de lage gearing wordt geactiveerd. Dit is een tweede versnellingsbak waarmee de auto half zo snel, maar dubbel zo sterk wordt. Dit is het geheime wapen van de Grand Vitara, want ook vierwielaangedreven concurrenten in dit prijssegment beschikken niet over lage gearing. Helaas is het middendifferentieel bij lage gearing altijd geblokkeerd, wat de voorziening onbruikbaar maakt als hulpmiddel bij het trekken van

zware aanhangers op de verharde weg.

Off road: actie!

Tot zo ver de theorie, het gaat er om wat al die mooie techniek doet in de praktijk. Zodra de knop in de zwaarste terreinstand is gezet, zou de testrijder denken dat de auto tegelijkertijd een ander pak aandoet. Met de eerste band in het zand, verandert het gehele karakter. Alles wat de auto minder verfijnd maakte op de buitenweg, maakt de auto nu juist capabel.

Alhoewel de verwachte dieselmotor het nog beter zal doen in het terrein, is ook het motorkarakter van de 2-liter viercilinder zeer geschikt voor terreinrijden. Terwijl inhalen op provinciale wegen het uiterste vraagt, is het beklimmen van een steile helling die te voet onmogelijk is, verbluffend eenvoudig voor de Grand Vitara (inloophoek voor 29 graden, achter 27 graden). Ook afdalen is dankzij de lage gearing geen probleem.



Vooral in mul zand is goed voelbaar hoe het mechaniek werkt en de auto uit iedere situatie redt. Juist doordat merkbaar is wat zich afspeelt onder de motorkap, raken bestuurder en auto steeds beter op elkaar ingespeeld. Wanneer de auto op volle snelheid door de modder glijdt, is die eerst zo onwennige stuurbevoegd nu juist ideaal om de auto onder controle te houden. Alleen de slappe hendel van de handrem voelt alsof deze nergens toe in staat is, maar

ook die weet de auto zelfs onder de meest bizarre hoeken op de plaats te houden.

De ruim 50 meter diepe afgraving die normaal gesproken alleen wordt bevolkt door monsterlijk grote graafmachines en enorme vrachtwagens, is voor de Grand Vitara een grote speeltuin. De diepe sporen van de machines en ogenschijnlijk onmogelijke hellingen vormen geen probleem, maar hoogstens een nieuwe uitdaging. Het mocht de hele dag doorgaan en de Grand Vitara wist alles te overwinnen. De nieuwe slogan van Suzuki lag dus voor de hand: "nergens bang voor".



Conclusie

Een tweeledige conclusie voor een tweeledige test. Het eerste deel van de proefrit werd verreden op de openbare weg. Daar scoort de nieuwe Suzuki Grand Vitara met een geslaagd uiterlijk, veel ruimte en een verdienstelijk weggedrag. Maar deze derde generatie van de Grand Vitara is minder stil, snel en comfortabel dan SUV's die puur zijn bedoeld als ruime personenauto en alle capaciteiten als terreinauto zijn kwijtgeraakt.

In het terrein is de ervaring met de Grand Vitara compleet anders. Alles wat is ingeleverd aan raffinement op de verharde weg, wordt in het terrein dubbel terugbetaald. Dit is geen SUV die vergeten is waar het allemaal om ging: met de Suzuki Grand Vitara kan en mag alles. Eindelijk weer een echte SUV (Ivo Kroone). ■



Specificaties

Suzuki Grand Vitara 2.0 Exclusive (5-deurs)

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	450 x 181 x 170 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.508 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.850 kg
Tankinhoud	66 l
Bagageruimte	398/758 l
Bandenmaat	225/70R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1995 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	140 pk @ 6000 tpm
Koppel	183 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,5 sec.
Topsnelheid	175 km/u
Verbruik gemiddeld	8,4 l / 100 km
Verbruik stad	10,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	199 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 30.752,-
Prijs instapmodel	€ 26.164,-