



Arno Lommers
19 mei 2006

Intro

Deze test draait vooral om de motor van de testauto, 1.9 DDiS-dieselmotor van Renault die door Suzuki is gebruikt in de Grand Vitara. De meeste ervaringen met de ruimte, zitpositie en ergonomie zijn dan ook te vinden bij de test van de geteste benzine versie, behalve als deze afwijken van de destijds geteste auto zullen de verschillen hier genoemd worden. Vooral opvallend is dat de dieselmotor de berijder direct een andere indruk van de gehele auto geeft, meer volwassen bijna. Tijdens de test was het weer niet daverend, maar dat gaf wel de gelegenheid nu eens de ruitenwissers te testen!



Het exterieur

Ten opzichte van zijn minder ruim uitgeruste broers is de High Executive voorzien van Privacy Glass. Zeker in combinatie met de zwarte lak en de gespoten omlijsting van de achterlichten (een accessoire van â,- 131) komt de Vitara robuust over. Het uitlaatsierstuk is een accessoire waar â,- 86 voor afgerekend dient te worden. De testauto is verder nog uitgerust met een optionele stootlijst op de flanken ter waarde van â,- 174.

De koplampsproeiers, die overigens niet via de vooruitsproeiers maar met een aparte knop werken behoren ook tot het hoogste uitrustingsniveau, zeker voor een terreinwagen geen overbodige luxe. Handig is keuze tussen interval en continue wissen voor de achterruitenwisser, dit voorkomt dat deze als maar blijft wissen terwijl dat vaak

niet nodig is omdat de achterraut nu eenmaal minder snel dichtslaat dan het exemplaar aan de voorkant van de auto.



Het interieur

De Grand Vitara High Executive is uitgerust met leren bekleding met verwarmde voorstoelen, houten panelen op het dashboard en een elektrisch schuif-/kanteldak. De stoelen zijn ten opzichte van stoffen exemplaren wat gladder wat er toe leidt dat je in heel snel genomen bochten gaat glijden over de zitvlakken. Het stuurwiel is ook in de meeste luxe Grand Vitara niet in lengte verstelbaar, dit zou de zitpositie veel goed doen. De houten panelen in de middenconsole zien er nep uit maar gelukkig is er niet al te veel met dit plastic gestrooid. Het schuif-/kanteldak is een heerlijkheid, zeker als

tegenhanger van een geopend zijraam. Om het zonlicht buiten te laten kan het dak verduisterd worden met een handbediende zonnewering. De dashboardknoppen lichten in het donker sfeervol rood op, dat heeft wel wat.



Het rijden

Het grote verschil ten opzichte van de 2-liter benzine variant van de Suzuki Grand Vitara is de dieselmotor. Direct bij het wegrijden, ook met koude motor, is de trekkracht van maar liefst 300 Nm bij 2.000 toeren per minuut voelbaar. Tijdens de opwarmperiode laat de motor zich wat duidelijker horen dan erna, maar het is me alleszins meegevallen. De versnellingsbak schakelt dan ook hakeriger, maar als alles op temperatuur is gaat het van een leien dakje. Wel is het verstandig de

versnellingspook met een lekker stevige hand te verzetten. Vooral voor een diesel valt de enorm korte slag van de koppeling op, het aangrijppunt is al snel na het oplaten van het pedaal voelbaar. Ergerlijk is dit echter niet, het zorgt er voor dat je lekker snel kan opschakelen zodat de krachtsexplosie van de motor opnieuw kan beginnen.

Wat vermogen betreft is de 1.9 DDiS, bij Renault dCi genaamd, niet de meest sterke motor in zijn segment, 129 pk bij 3.750 tpm is niet wereldschokkend. Maar door het eerder genoemde koppel is zijn de prestaties van deze terreinwagen toch van behoorlijk niveau. Een stoplichtsprintje met een moderne turbodiesel van een willekeurige fabrikant zou met goed anticiperen gewonnen kunnen worden. Wel is het zaak de motor niet dood te laten vallen want dan duurt het echt eeuwen voor hij weer bij bewust zijn is en eindelijk weer lekker oppakt. Zeker in de eerste versnelling is dan doorhalen tot 3.500 toeren noodzaak, in de overige verzetten komt de turbo er net over 2.000 toeren heel duidelijk in en trekt de Grand Vitara met veel geweld en een grommende motor richting de horizon, verslavend. Maar ook rustig rijdend maakt de motor een overtuigende indruk, soepel en nooit te luidruchtig. Een zesde versnelling had een mooie extra kunnen zijn, helaas is dit niet toegepast bij de Vitara.

De permanente vierwielaandrijving maakt dat de Suzuki een verregaand neutraal weggedrag ten toon spreidt. Zelfs de besturing is voor terreinwagenbegrippen behoorlijk direct en de koets helt niet nadrukkelijk over in bochten.

ESP is met een prominent aanwezige schakelaar op het dashboard uitschakelbaar maar boven de 30 km/h wordt het systeem vanzelf weer actief, jammer als je net lekker aan het boenderen bent, maar wel veilig natuurlijk. In de stand 4 laag van de tussenbak is het overigens wel continue uitgeschakeld om niet in de weg te staan bij het grove terreinwerk. De achterkant van de auto is door de vierwielaandrijving nauwelijks om te krijgen en onderstuur is lang afwezig, een keurig in het spoor blijvende wagen dus. Door het stuur heel simpel door je handen te laten glijden zijn bochtige wegen best vlot af te werken.



Slot

Met de 1.9 DDiS-motor komt de Suzuki Grand Vitara veel overtuigender over dan met het 2-liter benzineaggregaat. Wel vergt dit een extra investering van â,- 3.500 als je de benzineversie links laat liggen. Deze motor past echter wel veel beter bij het voorkomen van een dergelijke terreinwagen en als je er mee de blubber in gaat komt het grote koppel bij lage toerentallen zeer goed van pas. Vreemd is dat op de dieserversies geen sleutellose toegang is verkrijgbaar.

De concurrentie heeft echter op dieselgebied een aardige hoeveelheid mogelijkheden klaar staan, denk aan de Toyota RAV4 2.2 D-4D D-CAT met maar liefst 177 pk of de net nieuwe Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi VGT (150 pk). Deze tegenstrevers zitten allebei rond

Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS High Executive

de prijs van de Grand Vitara die met dieselmotor â,- 30.499 kost als JX, de luxere JLX is â,- 2.000 duurder en de geteste High Executive staat voor â,- 36.399 in de prijslijst.

Plus

- + Krachtige motor
- + Goed rijgedrag
- + Ruime uitrusting

Min

- Zitpositie kan beter
- Nephout op dashboard
- Radio klinkt niet 'surround'