



Arno Lommers
13 februari 2006

Intro

Als terreinspecialist gaat Suzuki niet mee met de trend om een SUV te introduceren die er wel uitziet, maar niet presteert als een terreinauto. De geheel nieuwe Grand Vitara ziet eruit als een terreinauto en ã-s dit ook. Geen flauwe instinkertjes, nee, in deze Suzuki zit echte terreintechniek. Helaas deden de mogelijkheden zich tijdens de test niet voor om deze techniek te beoordelen, maar met een lage gearing aan boord valt er aan zijn kunnen niet te twijfelen. Deze test houdt zich voornamelijk bezig met het rijgedrag op de verharde wegen. Is de Vitara zoâ€™n puur terreinbeest dat hij op de openbare weg deint en hobbelt, of kun je er ook comfortabel dagelijkse afstanden mee afleggen?



Het exterieur

Echt stoer, dat uiterlijk van de nieuwe Grand Vitara. Scherpe lijnen en ietwat gemeen kijkende koplampen, uitgeklopte wielkasten en robuuste bumpers. Een reservewiel achterop is hét kenmerk van een echte terreinauto, en dat heeft deze Suzuki dan ook. De 17-inch grote lichtmetalen velgen dragen eveneens bij aan het â eik kan alles aan -uiterlijk. Suzuki gaat mee met de mode, want zowel de koplampen als de achterlichten zijn van het heldere type. De voorkant van de auto is vrij hoog. Als je voor de auto staat reikt de motorkap hoger dan bij andere auto  s. Ook een kenmerk van een terreinauto. De grille is fors uitgevallen, net als de S van Suzuki, maar samen met de chromen omlijsting is het een mooi geheel. Aan de onderzijde van de voorbumper zit een imitatie pushbar in een contrasterende kleur. De zijkant wordt gesierd door

Suzuki Grand Vitara 2.0i-16V Exclusive

aluminium opstapplaten. Niet dat deze nodig zijn, als ze vies zijn bevullen ze waarschijnlijk alleen maar je broekspijpen, maar ze staan wel stoer.



Het interieur

Deze Exclusive-uitvoering van de nieuwe Grand Vitara heeft een sleutelvrije toegangs- en startfunctie. De afstandsbediening kan je gewoon in je zak houden. Om de deuren te ontgrendelen dient enkel het knopje op de deurgreep ingedrukt te worden. Dit is ook de manier om de auto af te sluiten. Erg simpel. Om de 2.0-liter motor met 140 pk tot leven te wekken dient de draaischakelaar rechts aan de stuurkolom eerst ingedrukt en daarna gedraaid te worden. Als was het een normale sleutel! Om een goede zitpositie te vinden is de bestuurdersstoel over een grote afstand in hoogte verstelbaar.

Dit geldt ook voor het stuur. Zou het stuur ook in lengte te verstellen zijn, wat ik erg miste, dan zou de zitpositie een stuk fijner worden. Nu had ik in het begin het gevoel met te ver gestrekte armen te zitten. Qua steun verdienen de voorstoelen een voldoende. De zitting en leuning zijn lang genoeg, alleen de zitting van de bestuurdersstoel mist een kantelmogelijkheid. Hard zijn de stoelen niet, eerder comfortabel. De grote spiegels zijn eenvoudig te verstellen met de draaiknop in het bestuurdersportier. Hier zijn, zoals het hoort, ook de schakelaars voor de vier elektrisch bediende zijruiten te vinden.

De materiaalkeuze van Suzuki is vrij goed. Dat mag natuurlijk ook wel in een auto waarvan de prijslijst begint bij € 24.999. Wat opvalt is dat het gebruikte kunststof wel van het harde soort is. De afwerking is prima voor elkaar, nergens grote naden of scherpe randen. Langs de middenconsole lopen twee aluminium-look sierlijsten. De pookknop is ook gedeeltelijk zo uitgevoerd. Alle knoppen zijn goed te vinden en voelen stevig aan. Links van het stuur bevindt zich een knop om de dashboardverlichting een standje scherper te stellen. Persoonlijk zou ik deze functie continue aan laten staan omdat zeker het display in de middenconsole dan veel duidelijker is. Dit display laat de tijd, de buitentemperatuur en het momentele verbruik zien. De standaard radio/cd-speler met zes cd-wisselaar van de Grand Vitara Exclusive is keurig geïntegreerd in het dashboard. Op de linkerspaak van het stuur is onder andere het volume en de zenderkeuze te wijzigen, aan de rechterkant wordt de cruise-control bediend.

Aangekomen op de achterbank valt de grote hoeveelheid been- en hoofdruimte op. De in- en uitstap zijn net als voorin erg prettig. Je schuift er eerder de auto binnen dan dat je echt 3-n moet stappen. De leuning van de achterbank is in hoek verstelbaar en standaard zijn drie komvormig hoofdsteunen en drie driepuntsgordels aanwezig. In het midden van de bank zit een armsteun, wat de reis met twee personen op de achterbank extra comfortabel maakt.

Opbergruimte is voorin voldoende aanwezig. Portiervakken, een diep vakje onder de aircobediening en naast de handrem twee bekerhouders. De middenarmsteun is

uitschuifbaar, wat comfortabel is bij het schakelen. Hieronder zit ook nog een opbergvak. Achterin zijn aan de achterzijde van de middenconsole twee uitklapbare bekerhouders gemonteerd en in de deuren zit nog een klein vak.

Om de kofferruimte te gebruiken moet de achterdeur geopend worden. Deze scharniert naar rechts, wat in Nederland nogal onhandig is. De kofferruimte is met de achterbank in standaardopstelling groot van volume. In de vloer is een extra bergvak gemonteerd om losse spullen, zoals een paraplu, in op te bergen. Het afdekscherm is zeer gebruiksvriendelijk. Het vergroten van de kofferruimte gaat erg simpel. Hoofdsteunen op de achterbank inschuiven, leuning omklappen en tot slot de zitting naar voren laten komen. Met enkele handelingen kan zo een royale laadvloer te voorschijn worden getoverd. Tot slot zijn de bevestigingsogen voor een bagagenet het vermelden waard.



Het rijden

Na een draai aan de eerder genoemde draaiknop aan de stuurkolom laat de motor horen dat hij wakker is. Wegrijden gaat heel soepel, het aangrijpingspunt van de koppeling is goed voelbaar en de motor schiet niet direct hoog in de toeren bij de geringste aanraking van het gaspedaal. Schakelen verloopt gladjes en de pook is hoog geplaatst wat de ergonomie ten goede komt. De nieuwe Grand Vitara mag dan wel een terreinauto heten, hij stuurt bijna als een vijfdeurs hatchback. Er zit best wat gevoel in het fijne driespaaks stuur en de 17-inch wielen volgen de bevelen van de bestuurder direct op. Veel directer dan ik had verwacht bij een 4WD. De veerwegen zijn lang, wat voordelig is in het terrein. Op verharde wegen komt deze eigenschap goed van pas bij verkeersdrempels. De Grand Vitara verwerkt deze lekker comfortabel. Het nadeel van

de lange veerwegen komt naar voren bij snelle bochten. Hierin wil de auto best wat overhellen, al blijft het binnen de perken. Over de remmen niets dan lof, prima te doseren, een goede vertraging en een fijn pedaalgevoel.

De motor is bij optrekken duidelijk, maar niet irriterend hoorbaar. Het geluid wat hij voortbrengt is ook niet onaangenaam. Op constante snelheden verdwijnt veel geruis naar de achtergrond, ook banden en wind eisen niet de aandacht op. Wel draait de motor bij 100 kilometer per uur al 3.000 toeren, dit is vrij hoog. Snel is de Grand Vitara zeker niet, zelfs de term 'vlot' is niet op hem van toepassing. Als je op de invoegstrook te laat bent begonnen met accelereren is het echt nodig om even in 3^e door te stomen naar 90 km/h, anders zitten de vrachtwagens op je achterbumper. Laten we wel wezen, in het dagelijkse verkeer is er niets mis met zijn prestaties. Rustig optrekken en comfortabel cruisen gaat perfect. Maar als de bestuurder een ruige bui heeft, heeft hij aan de 2.0-liter zestienklepper niet veel. Soepel is de motor zeker, vijftig in 5^e pakt hij probleemloos, maar de vaart komt er pas merkbaar in als de toerenteller de 2.400 toeren is gepasseerd. Overigens is de motor wel vrij soepel opgehangen in zijn rubbers. Vooral als er na van 2 naar 3 geschakeld te hebben weer vlot gas gegeven wordt, kantelt de motor nogal. Op dat moment is er dan ook bijna geen acceleratie voelbaar.



Slot

De nieuwe Suzuki Grand Vitara staat zijn mannetje in het dagelijkse verkeer, dat is duidelijk. De 2.0-liter motor mag dan niet al te vlot zijn en de zitpositie niet voldoende zijn in te stellen, op veel andere fronten overtuigt hij prima. Veel ruimte, een fijn en comfortabel rijgedrag en een ruime uitrusting zijn zijn sterke punten. Ook het uiterlijk mag er zijn en natuurlijk is de vierwielaandrijving eveneens een pluspunt.

Concurrenten van de Grand Vitara, zoals de Hyundai Santa Fe en de Mitsubishi Outlander, zitten met hun prijs in dezelfde regionen, zo rond de 30 mille voor een 4WD-versie met een uitgebreide uitrusting. De basisversies zijn er al vanaf zo€™n 5.000 euro minder, al zijn deze dan niet voorzien van de veiligheid verhogende vierwielaandrijving. De net geïntroduceerde nieuwe Toyota RAV4 is echter net als de

Suzuki Grand Vitara 2.0i-16V Exclusive

Grand Vitara altijd voorzien van 4WD en zit met zijn prijs ook rond dezelfde koers, maar heeft gÃ©Ã©n lage gearing. Met een grotere terreinvaardigheid heeft de Suzuki dus toch nog een stapje voor op zijn tegenstrevers!

Plus

- + Design exterieur
- + Ruimte
- + Uitrusting

Min

- Matige prestaties
- Stuur niet in lengte verstelbaar
- Achterdeur scharniert aan verkeerde kant