Suzuki Grand Vitara 2.0 Exclusive

Dennis van 't Kruis
11 oktober 2005

Intro

Mijn privÃ©-ervaring met Suzuki blijft beperkt tot een Swift 1.0 Unique uit 1991. Deze auto werd nieuw gekocht door een familielid en daarvoor werd toen nog geen 12.000 gulden betaald. Aan het gebrek aan uitrusting was te merken dat dit de goedkoopste versie was. Deze auto bleef tot 2001 in zijn bezit en bij inruil stond er ruim 350.000 kilometer op de teller. De verkoper die de auto inruilde kon zijn ogen niet geloven dat deze 3 cilinder zoveel had gelopen. En zelfs anno 2005 rijdt deze auto nog steeds rond. Ongelovige Thomas?; kijk maar op de site van het RDW en voer daar ZJ-41-GD in.

Het exterieur

De introductie van de huidige Swift was al een behoorlijke indicatie, en de Vitara is daarvan een bevestiging: Suzuki heeft een nieuwe designfilosofie aangenomen. Lag voorheen de nadruk voornamelijk op een no-nonsense uiterlijk, de nieuwe lichting laat duidelijk een wens naar een jonger koperspubliek zien. In vergelijking met het vorige model is de Vitara veel strakker van vorm geworden. De ronde vormen zijn vervangen door rake lijnen en een bescheiden uiterlijk is verworden tot een ponem met uitstraling. Het gemonteerde off-roadpakket zorgt daarnaast ook nog voor een behoorlijk portie kapsones. Dit alles weegt overigens net zoveel als dat het eruit ziet. Deze all-wheel-drive weegt maar liefst 1.495 kilogram. Dit kun je goed voelen aan de stevigheid van de hele auto en je zult het zeker merken als je een beetje achteloos de

achterdeur opent. Want daarin voel je het gewicht die deze auto in de schaal legt. Om deze te openen, zul je namelijk iets meer kracht moeten gebruiken dan dat je gewent bent.

Om van de vanafprijs naar de prijs van de testauto te komen, dienen een aantal extraâ€™s meegerekend te worden. Belangrijkste daarvan is de gemonteerde bodykit, waar de achterspoiler, het navigatiesysteem en de treeplank deel van uitmaken. Dit pakket kost â‚¬ 1.800,- maar dan zijn we er nog niet. Verder aangebracht zijn: Metallic lak (â‚¬ 499,-) en Climate control (â‚¬ 999,-). De dealer zal aan de factuur als laatste nog de kosten voor het rijklaar maken (â‚¬ 495,-), de legeskosten (â‚¬ 47,25) en de verwijderingsbijdrage (â‚¬ 45,-) toevoegen en het totaal zal dan uitkomen op â‚¬ 32.884,25.

Het interieur

De potentiÃ«le koper die in de Grand Vitara stapt, met het idee dat de nieuwe een vervolg is op het oude thema, zal blij verrast worden. Maakte Suzuki voorheen nog gebruik van een goedkoper soort kunststof, in de nieuwe Jap wordt duidelijk een prijziger soort verwerkt. Het heeft een onvervalst gevoel van kwaliteit over zich en kan zonder moeite concurreren met de materialen in een Toyota. Het stuur is een uitgebreide versie van het stuur dat ook in de Swift wordt gemonteerd. En de versnellingspook mogen ze van mij ook in de Swift leverbaar maken, dat ding ligt door zijn dikte perfect in de hand. Suzuki heeft een leuke oplossing gevonden voor het probleem van de plaatsing van het schermpje van het navigatiesysteem. Die is namelijk opgenomen in de achteruitkijk spiegel. Jammer is, dat het kleine

9-inch-schermpje niet goed afleesbaar was door het spiegelende effect van het spiegelglas. Dit. en een gebrek aan licht, was de oorzaak van het mislukken van de foto, die ik ervan heb gemaakt. Waarschijnlijk bied het gebruikersmanueel de oplossing voor de afleesbaarheid, maar gezien de beperkte tijd die ik had voor de rijtest, heb ik dat achterwege gelaten. De lengte van de zitting laat ik buiten beschouwing, maar zodra je de juiste zitpositie hebt gevonden, tonen de stoelen zich als een prima ondersteuning. Dankzij een prima hoeveelheid aan beenruimte, valt ook over een verblijf op de achterbank weinig te klagen. De inhoud van de bagageruimte is redelijk met een volume van 398 tot 758 liter.

Het rijden

Het begint al meer en meer gemeengoed te worden, maar ik had het nog niet eerder op een testauto aangetroffen: Key-less entry. Met de sleutel in je jaszak kun je door op het knopje op het handvat te drukken, de deur ontgrendelen. Ook voor het laten ontwaken van de motor kun je de â€˜sleutelâ€™ ongebruikt laten. Op de plek waar normaliter de sleutel huist, zit nu een soort van vaste, niet verwijderbare sleutel waarmee je de auto start. Hiervoor dient natuurlijk wel de afstandbediening in de auto aanwezig te zijn. Eenmaal de 2 liter gestart heb je de beschikking tot 140 pk bij 6000 tpm en 183 Nm bij 4000 tpm. Cijfers die tonen dat de motor hard moet werken. Tijdens de acceleratie (0-100 in 12,5) laat de 4 cilinder zich flink horen om, eenmaal aangekomen op de kruissnelheid, zich vervolgens in stilte te verhullen. Mocht je echter een noodstop moeten maken, dan kun je erop vertrouwen dat deze actie in een nette rechte lijn zal verlopen. De Vitara is geen bochtenridder, want tijdens de minirotondetest kwam de snelheid niet hoger dan 35 km/u en daarbij lieten de banden luidruchtig merken dat ze het niet met deze behandeling eens waren. Ook helde daarbij de koets een beetje over. Niks schokkends overigens, dit gedrag vind je bij de meeste auto van dit soort omdat dit door de hoge bouw bijna niet te voorkomen is. Pas je je rijstijl aan op deze auto, dan wordt het gewoon een prettig rijdende auto: De stuurbekrachtiging haalt een hoop werk uit handen en het schakelpatroon laat zich voltooien zoals dat in een Japanner hoort. Ook het rijcomfort staat op een hoog plan, oneffenheden en dwarsrichels worden netjes verwerkt. Binnen in de auto zul je ze wel voelen, maar niet zo erg dat je vullingen uit je tanden vallen.

Slot

De nieuwe Vitara is een gigantische stap vooruit voor het merk Suzuki. Met de Vitara laten ze zien dat ze serieus bezig zijn met een verandering op het designgebied. Het is allemaal veel dikker, met sterk verbeterde materialen. Normaal onthoud ik me hier van een echt waarde-oordeel of koopadvies, maar in dit geval ga ik een uitzondering maken: Als je als koper in de markt bent voor een auto uit deze klasse, dan moet je minimaal een proefrit in de nieuwe Grand Vitara hebben gemaakt. Doe je dat niet, dan doe je jezelf te kort!