

SUZUKI GRAND VITARA

Benzin eller diesel?

Tekst og foto: Jens-Peder Rasmussen

Efter at have kørt 4.000 km i den opdaterede Suzuki Grand Vitara 2,4 GLX, var det noget af et paradigmeskift at komme ud og køre i redaktionens egen Grand Vitara 1,9 DDIS. Forskellen skulle være oplagt, men konklusionen blev ret overraskende.

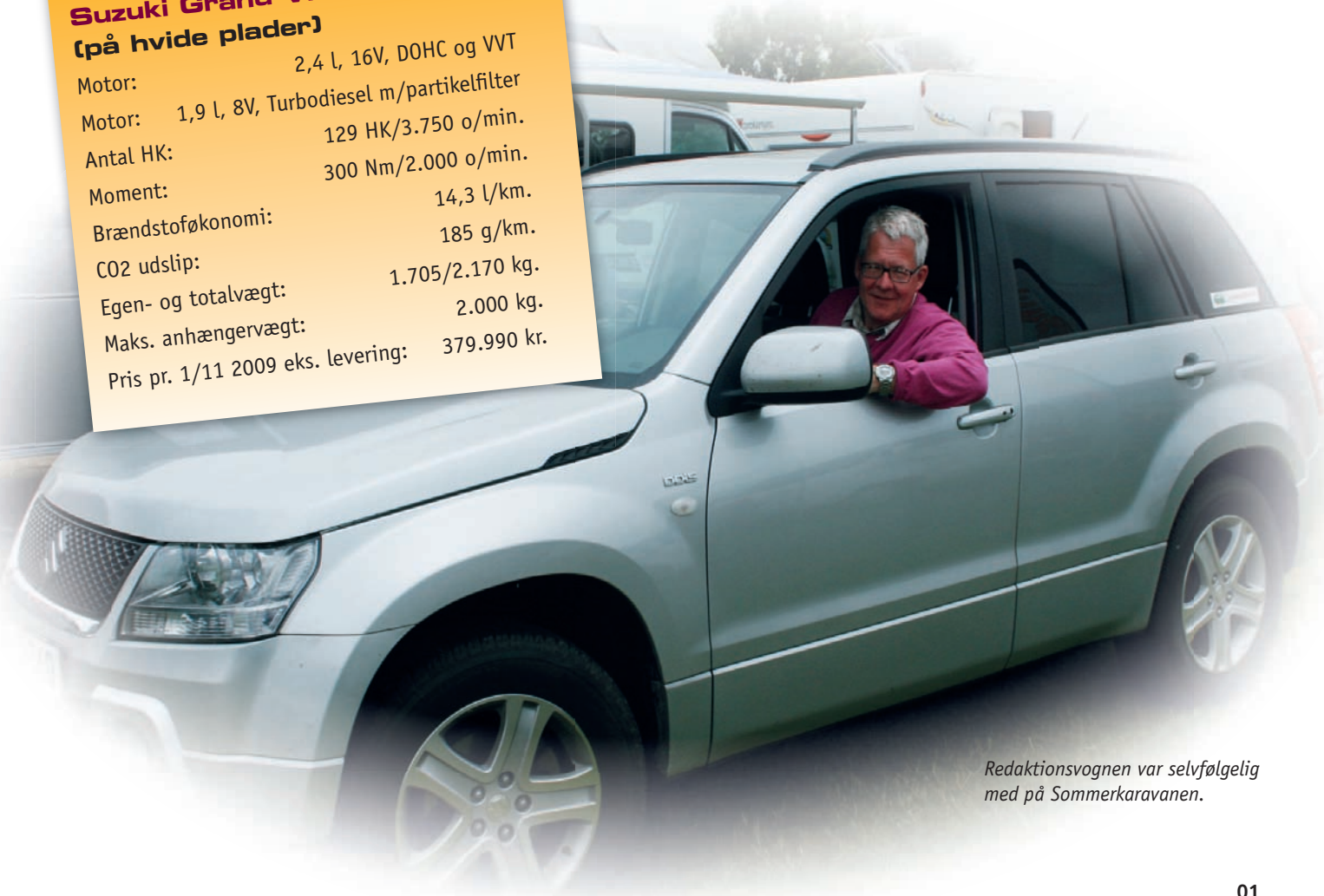
Forestil dig at du lige har tilbragt 16 dage i en ny bil, der ikke har kørt 10.000 km. Kl. 9 afleverer du den tilbage til importøren i Køge, og kl. 10.30 henter du "vores egen" redaktionsvogn, der skal trække samme campingvogn en tur til Jönköping og retur. Med godt 30.000 km på speedometer, er den stadig "en nyere bil". Men oplevelsen var ikke til at tage fejl af. Traktor - tænkte jeg. Og hele turen hjem til campingvognen savnede jeg den afleverede Grand Vitara 2,4 GLX. Kunne der virkelig være så stor forskel på de to modeller?

Godt nok var benzinudgaven den opdaterede model, men "så" stor forskel. Og selv om redaktionens Grand Vitara er, på gule plader, er den ikke "skrabet".

Efter en tur til Elmia, årets største nordiske campingmesse, var indtrykket dog noget mere nuanceret. Der "er" forskel på de to modeller. Især på lydniveauet og trækraft. Det bliver spændende at opleve den opdaterede dieseludgave, der kommer på markedet i starten af 2010. Bliver den lige så overbevisende som 2,4 GLX, så ligger Suzuki inde med en vinder til fritidsfolket.

Suzuki Grand Vitara 1,9 DDIS (på hvide plader)

Motor:	2,4 l, 16V, DOHC og VVT
Motor:	1,9 l, 8V, Turbodiesel m/partikelfilter
Antal HK:	129 HK/3.750 o/min.
Moment:	300 Nm/2.000 o/min.
Brændstoføkonomi:	14,3 l/km.
CO2 udslip:	185 g/km.
Egen- og totalvægt:	1.705/2.170 kg.
Maks. anhængervægt:	2.000 kg.
Pris pr. 1/11 2009 eks. levering:	379.990 kr.



Redaktionsvognen var selvfølgelig med på Sommerkaravanen.

Suzuki Grand Vitara 1,9 DDIS

Plusser:

- + Moment nok til potentiel trækcapacitet
- + Partikelfilter
- + Attraktiv pris
- + God kørerstilling
- + Stærk og omgængelig motor

Minusser:

- Den politiske ukorrekthed (igen)
- Størrelsen på bagagerummet i personudgaven



Hvis du kan se lidt bort fra lydniveauet, så er den mest mærkbare forskel på de to modeller trækraften. Som tidligere nævnt, så er 2,4 GLX langt fra tandløs. Men den kræver betaling for momentet. Dieseludgaven, der har et moment på 300 Nm ved 2.000 o/min, er meget overlegen, også med aktiveret fartpilot. Når du har forladt Scandlines i Helsingborg, og er kommet ud på E4 øst for byen, skal du bare sætte piloten på 85 km/t. så klarer automatikken resten. Jeg har altid haft et lidt ambivalent forhold til fartpiloter, især i lastbiler og tunge køretøjer, hvor den let kan virke som en sovepude. Men efter at have nydt den gennem Europa, kan jeg godt se fidusen. Især fordi du i større grad kan variere din kørestilling. Men husk nu at holde dine pauser. 10 - 15 minutter for hver 1½ time, og mindst ½ time hver tredje gang i dagtimerne, og hver anden gang om natten. Og husk ekstra pauser, hvis du bliver træt eller sløv, også selv om du holder i kø det meste af tiden.

Nyd turen

Udvendig er der ikke meget forskel på de to modeller. Den nye Grand Vitara har fået ny kofanger foran, ny kølergrill, nye farver, nye fælge samt nye sidespejle med indbygget lys og ny kasse til reservehjulet. Det er her bagfra, hvor Suzuki navnet er forsvundet fra hjulkassen, du finder den største synlige forskel. Indvendig synes "den gamle" instrumentering knap så logisk, som i den nye. Der er ikke noget "øko-meter", men dog et info-display, der viser det målte forbrug. Den gamle model har lædersæder, som er ok, men ikke et must for mig. Men derimod var soltaget i den gamle lækkert. Nok er klimaanlæg et godt



Sidste lastbil på færgen var 2 m for lang. Så han måtte bakke ud igen, og der blev plads til vores vogntog.

tilbehør til alle biler, men soltaget er noget for sig. Frisk luft uden træk – det er nr. 1. Da der ikke er noget at udsætte på trækraften op gennem Sverige, så er det bare at nyde turen, trafikken, udsigten og det gode cd-anlæg, hvor de medbragte podcast på cd-rom fra Campingradioen og DR gjorde lykke.

En overraskende konklusion

Fik vi nævnt dieselforbruget? Nå, ikke, men vi kørte 8,2 km/l med campingvogn bagpå. Begge veje med en gennemsnitsfart på 75 km/t. Så benzin eller diesel? Tja, Grand Vitara 2,4 GLX kører 8,1 km/l på benzin der er ca. 1 til 1½ kr dyrere end diesel. 2,4 GLX koster 39.998 kr. mindre i indkøb end 1,9 DDIS. 2,4 GLX koster 4.500 kr i årlig afgift, 1,9 DDIS 6.420,- kr. Så valget afhænger først og fremmest af hvor meget du skal trække, og hvor mange kilometre du kører om året med campingvogn. Regnestykket er i høj grad afhængig af de personlige forhold, men her har du nøgletallene. Og de giver stof til omtanke - ikke?