



Meisterjäger

SUZUKI GRAND VITARA 1,9 DDIS DELUXE COMPETENCE.

Geschärftes Steuergerät für Bestzeiten im Revier.

Motoren sind in Geländewagen gut beschäftigt: Eine große Stirnfläche im Fahrtwind und ordentlich Gewicht zu schleppen erstickt meist einiges vom Feuer, das die Leistungsdaten versprechen. Der Serien-Grand-Vitara federt zwar aufgrund seiner kurzen Übersetzung in den unteren Gängen recht agil von der Kupplung, jedoch stellt sich mit zunehmender Geschwindigkeit fühlbare Zähigkeit ein. Ein Gegenmittel zur Wagen-Trägheit könnte ein Eingriff ins Steuergerät von Competence-Tuning darstellen. Was in Zahlen ausgedrückt bedeutet: Statt serienmäßigen 129 PS liegen hier 160 PS Leistung an, dazu plus 60 Nm Drehmoment, 10,5 statt 12,8 Sekunden auf 100 km/h, ein Plus in der Höchstgeschwindigkeit von 13 km/h. Erfreulich auch: Der Umbau beeinträchtigt die Werksgarantie nicht.

Der erste Start offenbart eine leichte Wesensänderung. Von Haus aus zählt der Suzuki-Diesel zur Gattung der braven, aber grantelnden Arbeitstiere – mit dem optimierten Steuergerät ist der Motorlauf nun sogar um Nuancen manierlicher. Im Normalbetrieb hingegen lässt sich von der Mehrleistung kaum etwas spüren. Die Dreh-

momentkurve scheint gebügelt, der Durchzug ganz anständig, dennoch gibt es keine Spur vom Beschleunigungshammer, der einen unvermittelt trifft. Auf der Autobahn ist der Eingriff besser spürbar: freies Durchatmen und williges Ausdrehen bis vor den roten Bereich. Natürlich geht es bei Geländewagen nicht um Höchstgeschwindigkeit. Darum sei angemerkt, dass maximal zwei Tonnen Zuglast gleichfalls für eine Leistungs-optimierung sprechen, will man bergauf aufs Zurückschalten verzichten.

Der Unterbau des Vitara besteht aus einem robusten Leiterraum, in dem ein zeitgemäßes Fahrwerk mit einzeln aufgehängten Rädern steckt – leider ist die Abstimmung für die Straße recht ruppig und unsensibel geraten.



Kraftkammer

Dank neuer Software im Steuergerät leistet der Common-Rail-Diesel statt 129 PS üppige 160 PS.

Der Allradantrieb liefert im Normalbetrieb seine Kraft im Verhältnis von 47 zu 53 Prozent an Vorder- und Hinterachse, was sich im normalen Gebrauch kaum bemerkbar macht. Die Traktion ist gut, rutschiger Untergrund wird oft erst auf der Bremse wahrgenommen. Für Ausflüge ins Gelände lässt sich das Mitteldifferenzial sperren, für sehr grimmige Situationen ist auch eine Untersetzung an Bord.

Christoph Jordan



SHORTCUT

WAS WIR MÖGEN

Den völligen Verzicht auf präzise Spielereien. Klare Formen, tadellose Funktion. Punkt. Und natürlich die Geländekompetenz.

WAS UNS FEHLT

Ein Drehzahl-senkender sechster Gang. Oder eine längere Fünfte. Besonders nach der Leistungssteigerung.

WAS UNS ÜBERRASCHT

Die Bandscheiben. Oft. Bemerken jede Bodenwelle, die die Federung unbehindert weitergesendet hat.

DIE GEGNER

Kompakt-SUV-Ware aus allen Ecken: Toyota RAV4, Hyundai Tucson etc.

VITARA COMPETENCE

PREIS € 28.590,- (Deluxe), Tuning € 860,-, NoVA 11%. Steuer j. € 620,40.

MOTOR, ANTRIEB 4-Zyl.-Turbodiesel, Common Rail. 5-Gang-Getriebe. Permanenter Allradantrieb mit Geländeuntersetzung und sperrbarem Mitteldifferenzial.

Hubraum	1870 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)/4000/min
Drehmoment	360 Nm/2000/min
Spitze	188 km/h
0-100 km/h	10,5 sec
MVEG-Werte	9,4/6,7/7,7 l
CO₂	205 g/km
AR-Testverbrauch	9,1 l

FAHRWERK Vorne McPherson-Federbeine, hinten Multilink-Achse mit Schraubenfedern. Innenbelüftete Scheibenbremsen vorne, Trommeln hinten. Hydraul. unterstützte Servolenkung. Reifen 225/70 R16

ECKDATEN L/B/H 4470/1810/1695 mm, Gewicht 1590 kg, Zuladung 480 kg, Kofferraum 398-1386 l, Tank 66 l.

SICHERHEIT ABS, ESP, EBV, ASR. 8 Airbags. EuroNCAP Crash: ****, Kinder ***, Fußgänger ***.

AUSSTATTUNG Klimaautomatik, Navigations-MP3-CD-Radio, Sitzheizung, Tempomat, Keyless Go, elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel, Nebelscheinwerfer, Alu, Dachreling.

Schlicht angerichtetes Armaturenbrett. Ein Drehschalter unter der Klimaregelung schaltet Sperre und Untersetzung.

