



DER ALLRO



Der Suzuki Grand Vitara ist ein **unterschätzter Geländegänger** im SUV-Gewand. Suzuki-Gollek hat den kompakten Allradler aufgerüstet und fürs Gelände fit gemacht.

» 2006 stellte Suzuki den aktuellen Grand Vitara vor. Anders als seine Vorgänger besitzt er keine hintere Starrachse mehr. Auch auf einen Leiterrahmen wurde verzichtet. Stattdessen hat der Grand Vitara seitdem eine selbsttragende Karosserie mit Hilfsrahmen und Einzelradaufhängung rundum.

Bei diesen Eckdaten denkt man schnell an ein typisches SUV. Doch die Suzuki-Ingenieure ließen bei der Entwicklung die Gelände-Aspekte nicht außer Acht: Das Zentral-Differential des permanenten Allradantriebs kann bei Bedarf starr gesperrt werden. Das Wichtigste ist jedoch die Geländeuntersetzung. Anders als beim Vorgänger wird sie elektrisch betätigt.

Schon im Serienzustand klettert der kompakte Japaner recht munter durchs Gelände. Die Anfahrschwäche der früheren Euro-4-Maschine ist mit dem Motorupdate auf Euro-5 verschwunden. Dank der kurzen Untersetzung und der Anti-Schlupf-Regelung kommt man auch dann weiter, wenn bereits ein Rad in der Luft hängt. Die Hinterachse verschränkt für eine Einzelradaufhängung erstaunlich gut.

Im groben Einsatz führt die niedrige Bauchfreiheit aber hin und wieder zum mittigen Auf- liegen. Etwas mehr als 20 Zentimeter Luft unterm Kiel stehen serienmäßig zur Verfügung. Auf

UNDER

DATEN

MOTOR

Bauart **Vierzylinder-Diesel**
 Hubraum **1.870 cm³**
 Leistung **156 PS @ 4.000 U/min**
 (Serie 129 PS @ 4.000 U/min)
 Drehmoment **365 Nm**
 @ **1.750- 2.500 U/min**
 (Serie 300 Nm @ 1.750-2.500 U/min)
 ▶ eine obenliegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Einspritzung, Abgasturbolader, Ladeluftkühler, Partikelfilter

ANTRIEBSSYSTEM

Getriebe **Fünfgang-Schaltgetriebe**
 Antrieb **Permanent-Allrad**
 ▶ permanenter Allradantrieb über Zentraldifferential (sperrbar), Untersetzungs-Getriebe, elektronische Traktionskontrolle

KAROSSERIE

LxBxH **4.500/1.810/1.695 mm**
 Radstand **2.640 mm**
 ▶ selbsttragende Stahlblechkarosserie, Hilfsrahmen, Unterfahrschutz, Schweller-schutz, Schnorchel

FAHRWERK

Stoßdämpfer **Lowtec**
 Federn **Lowtec**
 Reifen **General Tire Grabber AT HTP 235/65 R17**
 ▶ vorne Einzelradaufhängung (McPherson) mit Coilover-Federbeinen, hinten Mehrlenker-Einzelradaufhängung, Stabilisator vorne und hinten

BASISFAHRZEUG

Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS

Kontakt:

Suzuki Autohaus Gollek
 06667 Tagewerben
 Tel. 03443-29320
 www.suzuki-gollek.de



▶ **Prototyp:** Das neue Lowtec-Fahrwerk geht bald in Serie.

▶ **Rundum gesichert:** Das Unterfahrschutz-System von Rasta 4x4 deckt alle wichtigen Teile ab.



▶ **Alles wie gehabt:** Im Cockpit des Grand Vitara entspricht alles dem Standard. Die Untersetzung wird elektrisch geschaltet.

Kuppen oder in verworfenen Passagen empfiehlt es sich daher, Hindernisse diagonal zu überfahren.

An genau dieser Stelle bessert Suzuki-Gollek nach: Zusammen mit der Firma Lowtec wurde ein Fahrwerk entwickelt, das den Grand Vitara um rund 60 Millimeter anhebt. Alexander Gollek selbst hat das Fahrwerk erfolgreich in seinem eigenen Rallye-Fahrzeug getestet:

„Wir waren mit den am Markt erhältlichen Fahrwerken nicht zufrieden. Daher haben wir uns entschlossen, ein eigenes Fahrwerk entwickeln zu lassen.“

Zusammen mit den größten Reifen der Dimension 235/65 R17 wächst der Grand Vitara um stattliche 70 Millimeter. Im Gelände macht sich der Gewinn an Bodenfreiheit deutlich bemerkbar, auch die Verschränkung hat sich verbes-

sert. Tiefe Schlaglöcher und schnelle Gangart meistert das Fahrwerk sehr souverän. Es ist sportlich abgestimmt, wirkt aber nicht unkomfortabel.

Das Besondere ist, dass die Stoßdämpfer in der Härte verstellbar sind. Vorne können die Dämpfer im eingebauten Zustand über eine Inbusschraube justiert werden. An der Hinterachse muss der Dämpfer für die Verstellung an der Unterseite



▶ **Einstellbar:** Über diese Schraube wird die Dämpfer-Härte justiert.



▶ **Gechippt:** Die Tuning-Box sorgt für einen ordentlichen Schub.

▶ **Einfach:** Das Steuergerät wird nur in den Kabelbaum gesteckt.



▶ **Auf Tauchstation:** Der Schnorchel schützt den Motor vor Wasser.



▲ Höher und breiter: Die Dimension 235/65 R17 ist etwas größer als der Serien-Reifen und passt gerade noch ins Radhaus – viel mehr geht nicht.

demontiert werden – was rund eine Stunde dauert. So kann das Fahrwerk nach Belieben abgestimmt werden.

Trotz der gewonnenen Höhe verschlechtert das neue Lowtec-Fahrwerk die straffe Kurvenlage nicht. Die Zugstufe der Dämpfer ist so abgestimmt, dass sie ein schnelles Ausfedern des kurveninneren Rads verhindern. Dadurch fällt die Seitenneigung auch bei schnellen Lastwechseln recht gering aus. Zusätzlich sorgt eine Spurverbreiterung von 40 Mil-

limetern pro Achse für ein stabiles Fahrverhalten.

Werksseitig ist der Unterboden beim Grand Vitara recht ungeschützt. Die tiefliegende Getriebetraverse liegt meist als erstes auf und wirkt wie ein Erdanker. Suzuki-Gollek hat den Unterboden mit einem Unterfahrschutz-System der Marke Rasta4x4 ausgerüstet. Damit werden Kühler, Motor, Getriebe und die Traverse geschützt.

Der Unterfahrschutz wird aus sechs Millimeter starkem

🔧 UMBAUTEN*

*Komplettpreis inklusive Umbauten

- Lowtec-Höherlegungsfahrwerk +60 mm
- AT-Bereifung auf Original-Felge mit Spurplatten
- Unterfahrschutz Rasta4x4
- Schweller-Schutz Rasta4x4
- Safari-Schnorchel
- Chiptuning
- Dach-Folierung schwarz

Neufahrzeug inklusive Umbauten:

EUR 32.500,-

Aluminium gebaut. Er bietet den Vorteil, dass der Unterboden deutlich ebener ist. Liegt das Fahrzeug auf, gleitet es wesentlich leichter über das Hindernis und man fährt sich nicht so schnell fest.

Da die Türen nur unwesentlich höher als die Schweller liegen, können sie im Gelände leicht beschädigt werden. Für Abhilfe sorgt auch hier ein Aluminium-Schutz. So kann sich beim Aufliegen der Schweller nicht verbiegen. Die Alu-Profile werden fest mit der Karosserie verschraubt und sind durch die Kantung sehr formstabil.

Seit dem Euro-5-Update hat der Grand Vitara serienmäßig eine etwas längere Achsübersetzung. Durch die größeren Räder wächst die Gesamtübersetzung noch einmal. Um den verlorenen Durchzug auszugleichen, kommt ein Chiptuning

zum Einsatz. Ein kleines Zusatz-Steuergerät entlockt der 1,9-Liter-Maschine zusätzliche 31 PS. Sie machen sich deutlich bemerkbar, besonders das Drehmoment in niedrigen Drehzahlen steigt.

Um den Motor bei Wasserdurchfahrten vor Schäden zu schützen, ist das Fahrzeug mit einem Schnorchel ausgestattet. Er verhindert, dass Wasser in den Motor gelangt. Anders als Luft kann Wasser nicht komprimiert werden. Es zerstört deshalb beim Eintritt in den Brennraum die Mechanik der Maschine.

Fazit: Der Grand Vitara von Suzuki-Gollek ist ein gelungener Allrounder. Das neue Fahrwerk verbessert die Geländetauglichkeit spürbar. Und auch auf der Straße fährt sich das Auto komfortabel und sicher. <<

Text & Fotos: Yves Rousseau

ALLES FÜR DEINEN JEEP -

ab sofort im vielleicht besten und größten Jeep-Zubehör-Onlineshop direkt bestellen!

www.meinjeepshop.de



ORZ® GmbH und Co. KG, Frankfurter Ring 34, 80807 München, Tel. +49(0)89/361 09 67-0, info@meinjeep.de, www.meinjeep.de

