

Chevrolet Suburban og Ford Excursion:

Bamsemums?

Amerikanerne elsker sine SUV (Sport Utility Vehicle). Vi har prøvekjørt to av de mest bamsete, og kan med en viss skadefro glede konstatere at en av dem er noe så sjeldent som en genuin møkkabil.

Tekst: Lars Ola Sandelien

Foto: Egil Nordlien/Peter Linney

Det skal være firkantet, stort og ha en luftmotstandskoeffisient som en middels container. Helst skal det sitte en V8 bensin under panseret, og til tross for obligatorisk firehjulstrekk, er brakkene sjelden eller aldri utenfor den slagne landevei.

Vi tenker selvsagt på de såkalte "SUV" eller Sport Utility Vehicle. Mer eller mindre digre firehjulstrekkere som altså er den store dilla i USA for tiden. Hvilket også betyr at alle bilfabrikanter med respekt for seg selv har minst ett eksemplar, selv de mer konservative har sørget for å snekre sammen en SUV snøggast råd.

Mercedes startet med sin M-klasse, BMW fortsatte med X5, og nå er Porsches eksemplar like rundt hjørnet. Sistnevnte kommer garantert til å bli en stor suksess hos alle fruene i Beverly Hills og Holmenkollåsen som i dag kjører Boxster.

Da jeg først satte meg ned for å skrive denne saken, hadde jeg satt meg fore å komme med en dyp og gjennomtenkt utredning om hva som mon kunne være grunnen til "Sams" enorme forelskelse i SUV'ene. La gå at enkelte definitivt har bruk for så vel firehjulstrekk som masse plass, men når majoriteten av bilene beviselig tøffer rundt på asfaltveier med en person bak rattet, virker det hele en smule besynderlig. For å gjøre en lang historie kort, min sosiologiske utredning rant ut i sanden og ble, som man kunne forvente, det reneste tøv.

Ålreit. "If you can't beat them, join them" Og ta den like så godt helt ut. Således rekvirerte vi noe av det største innen SUV, i hvert fall på denne siden av Hummer. Hvilket betyr Chevrolet Suburban og Ford Excursion.

Suburban tør være relativt velkjent for de fleste. I likhet med lillebror Tahoe, har også Suburban en trofast tilhengerskare i Norge, de som en gang har gått til innkjøp av et slikt beist har vanskelig for å finne noe annet som de synes er like bra.

En av våre bekjente som sies å være den som selger flest Suburban i Norge, hevder at 90 % av kundene kjøper bilen fordi de virkelig trenger den.

Resten kjøper den fordi de synes den er barsk, og at den unektelig gir deg en viss trygghetsfølelse i trafikken. Man skal være lastebil for å kunne yppe seg.

Fysj & fysj!

Excursion er en noe mer ukjent affære. Dette er Fords svar på Suburban, og den kom på markedet i fjor. Etter sigende skal det ha vært solgt 267 eksemplarer av denne bilen i Norge.

Excursion er noe så sjeldent som en genuin drittbil. Her må Ford ha rasket sammen noe fra nederste hylle på rekordtid, satset på at det er størrelsen som teller, og at det således ikke er så farlig med resten. For det første virker det som om man på måfå har klasket karosseriet oppå et tilfeldig valgt understell. Det skrangler og rister og har seg, og enhver oppbremsing eller akselerasjon følges av tydelige mekaniske "klank" som vitner om at det er så som så med passformen her og der på drivlinjen.

Bremsene kan rolig karakteriseres som en katastrofe. Å kalle dem underdimensjonert i forhold til Excursions vekt er århundrets understatement. Da vi skulle navigere Excursion nedover noen lange bakker, endte vi med krampe i høyrebeinet. Man skal nemlig være veltrent for å ha krefter nok til å bremse elendigheten, krefter som jeg glatt innrømmer at jeg ikke har.

Ifølge en bremsetest foretatt av det anerkjente amerikanske bladet Car & Driver bruker Excursion drøyt ni meter mer enn Suburban på å stoppe helt fra en hastighet på 112 km/t (70 mph). Dette er en ganske dramatisk forskjell, noe av forklaringen ligger i at Excursion veier rundt 400 kilo mer enn Suburban.

Det siste store ankepunktet mot Excursion er at den har en retningsstabilitet som i beste fall bare en amerikaner kan elske, og selv for dem mistenker jeg at det blir i meste laget. Unnmanøver med denne bilen torde jeg ikke å prøve på engang, det er en fysisk umulighet. Når du prøver å styre denne rullende katastrofen av en bil rett fram i moderat tempo, har du en gjetejobb av dimensjoner. Jeg har aldri vært borte i noe liknende siden den gang jeg prøvde å kjøre en eldre Suzuki Baleno i over 120 km/t på Autobahn i Tyskland, og oppdaget at bilen så vidt nøyer seg med to filer. Det samme var tilfellet med Excursion.

Det som forundrer meg mest er at Ford i det hele tatt tør å finne på noe slikt. De beviser jo med jevne mellomrom at de kan lage riktig så snasne biler, men med Excursion virker det som om man har falt tilbake til gamle synder fra den gang bilfabrikkene i ren arroganse og suveren forakt for ting som kjøreegenskaper og kvalitet kom med den ene katastrofen etter den andre på markedet.

Fords reaksjon i USA på kritikken som har fremkommet, tyder også på at dette er et gufs fra gamle dager. Jo, sier Ford, fremdeles ifølge bladet "Car & Driver". Vi er klar over enkelte feil og mangler både ved drivlinje og bremses, og vurderer å endre dette ved neste korsvei. Men det virker altså ikke som om det har noen hast. Og da hjelper det fint lite med en del smarte løsninger som skjulte lys som automatisk lyser opp stigtrinnet og bakken når du åpner dørene.

Fryd & glede!

Når man så kommer fra et slikt bilmessig katastrofeområde og over til Suburban, blir det en ganske spesiell opplevelse. For i utgangspunktet er Suburban en veldig bra bil, og den blir jo ikke spesielt dårligere når sammenlikningsgrunnlaget er så på trynet som Excursion. Særlig fordi Chevrolet har klart å gjøre det meste helt riktig.

Det er blitt meg forunt å kjøre både Suburban og lillebroren Tahoe tidligere, men jeg må innrømme at dette er første gang jeg har satt meg bak rattet på en Suburban og trodd jeg var havnet i himmelen. For sammenliknet med Excursion er Suburban latterlig lettkjørt. Den er retningsstabil til tusen, den er sågar helt grei å lukeparkerer, til tross for at dette er ganske mange meter bil.

Girkassen sjalter silkemykt, fjæringen og avdempingen er fin og fast uten at den kommer i nærheten av å være ubehagelig. Du sitter også meget godt i Suburban-setene, jeg tilbrakte ganske mange timer der uten å føle antydning til tretthet.

Det er likevel inntrykket av soliditet som gjør Suburban til en så grom bil. Du har følelsen at denne bamsen stort sett kan hamle opp med alt du byr den, det være seg på eller utenfor landeveien. Og, besynderlig nok, bilen virker på ingen måte så svær som den nå engang faktisk er.

Jeg kan skjønne at enkelte synes det er stor stas med denne digre amerikaneren. Selv om jeg personlig ikke tilhører kjøpergruppen, har jeg sansen for det enorme bagasjerommet bak der du kan hive inn bøtter og spann av ræl, og det fremdeles virker som om du har masse plass til overs. Vi brukte for eksempel Suburban som jobbebil sammen med Nordliens fotografkollega Peter Linney, og enhver som har vært ute på jobb med en fotograf kan muligens forestille seg hvor mye leamikk to fotografer finner det helt nødvendig å dra på.

Som du skjønner, noen egentlig sammenlikningstest mellom de mest bamsete amerikanerne ble det egentlig aldri. Dertil er Chevrolet Suburban bare så altfor overlegen. Det paradoksale i situasjonen er at den nye versjonen av Suburban ennå ikke er å få her i Norge. Den kommer muligens neste år når importør og amerikanere er blitt enige om vekter og desslike, og når amerikanerne får somlet seg til å utstyre bilen med dieselmotor.

På den annen side er Excursion i salg hos Ford US her i landet, selv om de har gått svært så stille i dørene med denne bilen. Man kan ikke annet enn å undre seg litt over Ford som slipper ut på markedet en bil som både teknisk og mekanisk er gått ut på dato for lenge siden.

Mye av teknikken i Excursion stammer fra Fords F-serie Super Duty pick up (bl.a. med blad fjærer foran), så gubbene hos Ford må ha tenkt at her kan de produsere en diger SUV til en relativt rimelig penge og gamble på at førerne ikke oppdager hvilken katastrofe dette er på veien. For det kan da ikke være slik at bare det er stort og svært, så gir kundene blaffen i hvordan det oppfører seg. Eller?

Ramme:

Ford Norge A/S og en rekke norske Ford-forhandlere reagerte sterkt på omtalen av Excursion i årets bilkavalkade, en omtale som var basert på denne artikkelen. Artikkelforfatter Lars Ola Sandelien beklager at han kom i skade for å publisere et altfor lavt salgstall for Excursion i Norge. Det korrekte salgstallet (267 eks.) er gjengitt i denne artikkelen.

For å rydde eventuell tvil av veien, inviterte Vi Menn Bil Ford til å ta med en Excursion og sammen kjøre gjennom vårt standard testprogram med bl. a. slalåm, unnamanøver og bremsetest.

I mangel på Suburban her i Norge, tilbød vi oss også å stille en Chevrolet Tahoe til rådighet som en referanse. Vi er klar over at Tahoe er mindre og lettere enn Suburban (2345 kg), men oppbygning og teknikk er stort sett identisk på Tahoe og Suburban. Selv om vi ikke ville foreta noen direkte sammenlikningstest, mente vi at dette i hvert fall ville kunne gi visse indikasjoner.

Informasjonsdirektør Jan Johansson hos Ford Norge sa til artikkelforfatter Lars Ola Sandelien at han skulle "komme tilbake til saken". Så langt har Vi Menn ikke hørt noe mer fra Ford. Hva årsaken til det er, skal ikke vi spekulere i. Det får den enkelte leser gjøre seg opp sin personlige mening om.

Terje Bjørnsen

Redaktør

Bildetekster

1)

Selv om Ford til en viss grad har prøvd å lage en moderne førerplass, blir det likevel et gammelmodig preg.

2)

Ahh det var god tobakk! Sitter godt gjør du også.

3 + 4)

Det eneste området der Excursion ikke faller igjennom målt opp mot Suburban er bagasjeplassen. Den er RIKELIG i begge.

TEKNISKE DATA Chevrolet Suburban

Motor: V8 bensin

Ytelse: 300 hk/187 kW

Dreiemoment: 441 Nm v/4000 omdr.

Dekkdimensjon: P245/75Rx16

Egenvekt: 3901 kg

Bagasjerom: 3919 liter

Forbruk: Ikke oppgitt

0 100 km/t: Ikke oppgitt

Toppfart: Ikke oppgitt

Pris: Ikke oppgitt

+ Kjøreegenskaper, bremses, kvalitet

÷ Ikke mye, egentlig

= Skal det være svært, kjøp Suburban

TEKNISKE DATA Ford Excursion

Motor: V8 bensin

Ytelse: 310 hk

Dreiemoment: 296 NM

Dekkdimensjon: LT 265/75Rx16

Egenvekt: 3500 kg

Bagasjerom: Ikke oppgitt
Forbruk: Ikke oppgitt
0 100 km/t: Ikke oppgitt
Toppfart: Ikke oppgitt
Pris: 445 000 kr
+ Grassat stor
÷ Grassat dårlig
= Dinosaur

NB: Data på Suburban er oppgitt etter amerikanske spesifikasjoner.

Excursion-data basert på opplysninger fra Ford Norge A/S

Tittel: Bamsemums () Utgave: Chevrolet Suburban og Ford Exccurtion:

Forfatter: Bruker

Dato: 26-10-00 16:23 Side:

Skrevet ut av: Beisland, Kari

Side 5 / 5