



סוזוקי גרנד ויטרה

מדריך רכישה



מדריך רכישה זה נועד לסייע למי שמעוניין לקנות סוזוקי גרנד ויטרה לצורך טיולים בשטח. אחרי 18 חודשים של בעלות על רכב כזה (מודל 2008) ופעילות ערה בקבוצת בעלי גרנד ויטרה (של ניר אברמוב וחיים אוזן) אני מרגיש שצברתי די ידע כדי שאוכל לכתוב מדריך כזה. ראוי לציין גם את חברי הקבוצה שקראו את המדריך ועזרו לי לדייק אותו. כמו כן, הדברים המובאים במדריך זה מהווים את חוות דעתי האישית והבלתי מקצועית. כל הפועל בהסתמך על הכתוב במדריך זה עושה זאת באחריותו בלבד.

סקירה

סוזוקי גרנד ויטרה החדשה שווקה בישראל בין השנים 2006-2015 ובמהלך תקופה זו נרשמו שינויים קטנים רבים במפרט. אין טעם למנות את כולם אז נתמקד בשינויים המהותיים בלבד.

2006 – גרנד ויטרה החדשה הגיעה לישראל והחליפה את הגרנד ויטרה שקדמה לה. דגם זה מסמן מעבר משלדת סולם וסרן אחורי חי למרכב אחוד ומתלים עצמאיים גם מאחור. שינוי שהוביל לשיפור בהתנהגות הכביש של הגרנד ויטרה החדשה. אבל מאחר ונתונים אחרים (מרווח גחון, זוויות מרכב, יחס כוח/משקל, גודל גלגל, יחסי העברה) נותרו דומים, התוצאה הסופית הייתה ירידה בכושר העבירות הכללי של הרכב. באופן כללי שנת מודל זו אינה מומלצת למתעניינים באיכויות השטח של הגרנד ויטרה אלא אם יש כוונה להתקין נעילה אחורית.

דגם זה מצויד במנוע 2.0 המפיק 140 כ"ס ומומנט של 18.7 קג"מ ב-4000 סל"ד והוא נחשב אמין מאוד ומתפקד יפה בשטח ובעיר. אבל השילוב שלו עם גיר 4 הילוכים בלבד מוביל לכך שמחוץ לעיר מרגישים שהמנוע חלש מדי עבור המרכב והדבר בא לידי ביטוי בהיעדר כוח זמין המחייב את הגיר להוריד הילוך עם כל דרישה לכוח. הויטרה מתקשה להאיץ בנמרצות ולשייט בנינוחות בכבישים בינעירוניים. מומלץ להתנסות ברכב עם מנוע 2.0 ולהחליט על סמך התחושה האישית אם הכוח מספק או לא.

2007 – לגרנד ויטרה נוספה בקרת משיכה (TCS). הרבה יצרני רכב הוסיפו לרכבי הכביש שטח ורכבי הפנאי שלהם בקרות משיכה סביב תקופה זו (למשל קיה, יונדאי, לנדורבר, טויוטה ורבים אחרים). בקרת המשיכה של סוזוקי מתבלטת ביכולת שלה לשקלל היטב את הנתונים השונים (מהירות כל גלגל, מהירות הרכב, זווית היגוי ועוד) ולהגיע להחלטה איזה גלגל לבלום, מתי לבלום, באיזו עוצמה ומתי לשחרר את הבלימה. יעילות בקרת המשיכה של הגרנד ויטרה היא הבסיס ליכולות העבירות שלה. שימו לב שחלק מרכבי 2007 מגיעים ללא מערכת חשובה זו וחלק עם. תוכלו לדעת אם יש או אין בקרת משיכה בגרנד ויטרה לפי הימצאות או היעדר כפתור ESP בקונסולה המרכזית

אין בקרת משיכה



יש בקרת משיכה

2008 – שני שינויים משמעותיים חלו בתקופה זו.

1. תחילת שיווק מנוע ה-2.4 – מנוע זה מנפק 168 כ"ס ומומנט של 23.1 קג"מ המושג ב-3800 סל"ד. וזה בדיוק מה שהיה חסר לגרנד ויטרה כדי להאיץ קצת יותר טוב ובעיקר לשייט בנינוחות בכביש המהיר.
 2. תחילת שיווק המרכב הקצר – 4 מקומות, תא מטען זעיר, זוויות עוד יותר טובות. לשלילה ניתן לציין דוד בולט באחורי הרכב אך הבעיה הזו פתירה. אין הרבה מה להוסיף מי שצריך את זה יודע את זה.
 - יש הטוענים כי בקרת המשיכה שופרה בשנתונים אלו. אני לא יודע אם זה נכון אבל בסופו של דבר חשוב לזכור כי כל ויטרה עם בקרת משיכה או נעילה אחורית תספק את הנדרש בשטח.
- 2013-2015** – ויטרות אלו נהנות ממתחת פנים שפותרת את בעיית הפגוש הנסדק של השנתונים הקודמים ואף נראית קצת יותר עדכנית. בנוסף שופרה בקרת המשיכה בצורה משמעותית, בקרה זו יותר אגרסיבית ונכנסת לפעולה מוקדם יותר באופן המקנה לה יתרון קל בשטח טכני.

שיקולים בבחירת שנתון

1. לאחר הצגת מנוע ה-2.4 ליטר התגלה כשל הנדסי במנוע זה שעלול להוביל בסופו של דבר להתפתחות של סדק בבולוק והרס של המנוע. החלפת מנוע עולה בסדר גודל של 10-12 אלף ₪. התקלה התגלתה וטופלה ועל כן קורית רק בסדרות המוקדמות של מנוע זה. זה לא קורה בכל מנוע אבל מצד שני אין דרך לחזות באיזה מנוע זה יקרה. נראה שהתופעה אינה קשורה לגיל הרכב, קילומטראז', סגנון הנהיגה או התחזוקה. עד כה ראינו רכבים מ-2008-2010 שסבלו מהתופעה כשעיקר הבעיה נעוץ בשנים 2008 ו-2009. לכן אני ממליץ להימנע ככל שניתן משנתונים אלה או לבחור ברכב שבו המנוע כבר הוחלף.
2. סביב 2010-2011 שווקה הגרנד ויטרה הארוכה בדגמים המפוארים גם ללא גלגל ספייר. אפשר לקנות גלגל ספייר בנפרד ולהתקין אותו על הגג או בתא המטען או אפילו להחליף את הדלת האחורית (והפגוש) בדלת אחורית עם מתקן לגלגל ספייר בעלות של כ-6K.
3. בקרת המשיכה – בכל הטיולים שלי לצד ויטרות אחרות ההתרשמות שלי הייתה שהפער בעבירות בין בקרות המשיכה השונות הוא זניח ונבלע לחלוטין ביכולות והניסיון של הנהג.

מה הופך את הויטרה למוצלחת כל כך?

בעיניי מה שהופך את הויטרה לרכב כבישטח מוצלח הוא נאמנות ל-DNA המקורי. במילים אחרות, למרות השינויים המשמעותיים בין הויטרה מהדור השלישי ביחס לדור השני (2006-1998) ולדור הראשון (-1988) (1997), מה שהפך את הויטרות ההן למוצלחות, הוא מה שהופך את הויטרה הזו למוצלחת וזה אומר:

1. מימדים קומפקטיים – הויטרה (גם הקצרה וגם הארוכה) תמיד הייתה קצרה יותר מהמתחרים העיקריים שלה. הדבר הזה עוזר בשטח בכמה מובנים
א. זוויות גישה/גחון/נטישה עדיפות
ב. כושר תמרון טוב יותר באזורים צפופים או סיבובים חדים
ג. משקל עצמי נמוך המפצה על המומנט הרזה ועוזר להתקדם היכן שהאחיזה דלה
2. אמינות – אני לא חושב שיש רכב כבישטח אמין כ"כ למעט אולי סובארו
3. מחיר – אין רכב שיתן לכם כל כך הרבה בשטח במחיר כל כך נמוך למעט אולי רקסטון

מה מגביל את הויטרה??

הויטרה יודעת לטפל בחינניות בשטח בדרגת קושי בינונית ועם שיפורים נכונים ונהיגה נכונה גם שטח בדרגת קושי בינוני-קשה (אם כי לא באותה חניניות תמיד). אבל היא לא באמת יכולה (במסגרת השיפורים החוקיים) להעפיל אל התחום של השטח הקשה באמת. ויש כמה סיבות לכך:

1. גלגל קטן – מידת הגלגל של הויטרה היא קטנה מדי מכדי להתמודד עם שטח טכני קשה וזה מפריע בשני מובנים

- א. גלגל קטן פשוט מתקשה יותר לטפס על מכשול גדול
- ב. במידות הספציפיות של הויטרה, במסגרת החוק, אין צמיגי שטח מלא

אפשר כמובן להתקין גלגל גדול יותר אבל מעבר לעובדה שזה לא חוקי, גם יתר מכלולי העברת הכוח (טרנספר, דרייבשאפטים, דיפרנציאלים וציריות) אינם בנויים לעומסים הללו.

2. יחסי העברה – הילוך הכוח של הויטרה נותן יחס העברה של 1:1.97. כלומר, על כל 1.97 סיבובים של המנוע, תיבת ההעברה תעביר הלאה סיבוב אחד. מרבית יצרני הכבישטח (בוודאי הרכבים הקשוחים ביותר) מציעים יחסי העברה עדיפים. יחס ההעברה של הויטרה לא רע לכשעצמו, אבל אינו מספיק נמוך בשביל לאפשר זחילת סלעים. ולמרבה הצער אין כרגע קיט לשינוי היחס הזה (כנראה שמסיבה טובה).

יש עוד דברים שמגבילים את הויטרה אבל על היתר ניתן היה להתגבר באמצעות התאמת טכניקת הנהיגה ו/או התקנת נעילה אחורית. כך שמי שמתעתד להגיע לתחום השטח הקשה רצוי שישקול אם כדאי לו לבחור ברכב אחר.

בדיקת הרכב

ועכשיו לעסק! אחרי שהתמקדתם בשנתונים שמעניינים אתכם צריך לצאת לשטח ולחפש את הרכב הבא שלכם. אני מחלק את הבדיקה לשלושה חלקים. זכרו שיש הרבה ויטרות בחוץ עם נתונים טובים ונכון להיום אין סיבה לקחת רכב שחוק ודפוק.

- א. שיחת טלפון
- ב. לפני המוסך
- ג. במוסך

שיחת הטלפון

אני תמיד ממליץ על שיחת טלפון ולא הסתמסות בכל מיני אמצעים. משיחה עם בן אדם אפשר ללמוד הרבה יותר מאשר הסתמסות שבה יש לו זמן לחשוב היטב כיצד להגיב. ככלל נסו לדבר כמה שפחות כי כך המוכר ידבר יותר וזה טוב. כמה שהוא ידבר יותר כך תלמדו יותר על הרכב ובעליו. כתבו בצד נקודות לבירור שעולות מדברי המוכר ואל תקטעו אותו.

הנה מספר שאלות שכדאי לשאול:

1. כמה הזמן הרכב ברשותך?
2. האם אתה בעל הרכב?
3. האם אתה סוחר רכב או אדם פרטי?
4. מי נוהג ברכב?
5. היכן טופל הרכב?
6. האם יש היסטוריית טיפולים מסודרת/חלקית?
7. כמה בעלים היו לרכב לפניך?
8. כמה קילומטראז' עשה הרכב?
9. האם היו תאונות משמעותיות לרכב? תאונות שהצריכו הפעלת ביטוח ו/או תיקונים במוסך?
10. האם היו קלקולים כלשהם ברכב מעבר לבלאי הרגיל ולטיפולים השוטפים?
11. האם נסעת עם הרכב בשטח?
12. אילו שיפורים יש ברכב לשטח (אם בכלל)?

שימו לב, ככל שיהיה לכם יותר מידע מבעל הרכב, כך תגיעו לשלב השני של הבדיקה יותר מוכנים. אז תנו לו לדבר ותרשמו.

נסו לקבוע עם המוכר פגישה בזמן שיאפשר נסיעה במהירות בין עירונית. הודיעו לו מראש שהבדיקה שלכם תערך כשעה.

לפני המוסך

הוויטרה היא רכב מודרני וממוחשב ולכן אין לכם דרך לבדוק אותו מא' ועד ת'. אבל, יש הרבה דברים שאתם יכולים לבדוק שיעזרו לכם להחליט אם בכלל כדאי לגשת למוסך או לא.

דגש נוסף וחשוב מאוד הוא לעבור עם העיניים והידיים על הרכב ולבדוק את כל מה שהמוכר אמר. אם פה ושם יש איזה אי דיוק קטן זה לא נורא (אבל כדאי לשאול לגבי זה ולראות איזה מן תשובה אתם מקבלים) אבל אם אתם מוצאים הרבה סתירות בין מה שהמוכר אמר בטלפון לבין המציאות בשטח זה כנראה הזמן לעשות אחורה פנה.

בנוסף, איכות ההרכבה והאמינות של הוויטרה הן לא פחות ממעולות – זה לא נדיר לראות ויטרה בת 10 שנים שכל המערכות בה מתפקדות מצוין וכל הפלסטיקים, ריפודים, ידיות, כפתורים, שלמים ונראים טוב.

בדיקות:

מסביב לאוטו - סיבוב מסביב לרכב לראות אם יש כיפופים בפח שיכולים להעיד על תיקון פחות (או לחילופין הזנחה של כל תחום הפחות). תנו דגש אם הפגושים מחוברים בצורה יפה לגוף הרכב או שהם מכוסחים. תבדקו שכל הדלתות נפתחות ונסגרות היטב ושאינן כנף או דלת אחת עם גוון שונה מהאחרות (מעיד על החלפה של החלק). חפשו תיקוני פחות לא טובים במסגרת הנסתר של הדלתות/תא המטען/מנוע – הרבה פעמים משקיעים בתיקון החלק הגלוי ודווקא בחלק הנסתר יש רמזים לתיקון. בדקו את מידת הצמיגים וגילם והאם יש פערים גדולים בין צמיגים שונים בפרמטרים אילו שכן הוויטרה, (וכל רכב 4x4 קבוע אחר) רגישים להבדלים כאלו.

מתחת לאוטו - הציצו מתחת לרכב (תבואו אם בגדים מתאימים ואל תתביישו לפרוס מחצלת) חפשו נזילות, הזעות או רטיבות מכל סוג שהוא. במקרה ומצאתם, מדובר במשהו שיצריך תיקון. לא בהכרח מדובר בעלות גבוהה אך חשוב לשים לב לכל מערכת העברת הכוח בדגש על מסרק ההגה (שמן אדום), דיפרנציאלים/טרנסספרים ותחתית המנוע. חפשו נזילות מתחתית הרדיאטור (מים ירוקים). בנוסף חפשו סימני מגע עם הקרקע שיכולים להעיד על כך שהרכב נלקח לשטח (זה בסדר גמור כל עוד גם אמרו לכם וכל עוד הם לא נראים ברוטליים מדי) סימנים כאלה בדרך כלל יהיו בפגוש הקדמי, בגשר הטרנסספר, בצנרת הפליטה ובספי הרכב. ודאו שמגפי הגומי האוטמים את הציריות ותפוחי ההגה שלמים ולא קרועים. נסו לטלטל את הציריות והדרייבשפטים ביד. חופש של מעל מילימטר יצריך תשומת לב של מוסך במוקדם או במאוחר.

בתא המנוע – פרקו את מכסה הפלסטיק שמגן על המנוע וודאו שכל הברגים שמחברים ראש מנוע לבלוק קיימים (לא תאמינו כמה נתקלתי ברכבים בהם זה פורק ופשוט לא חיברו את כל הברגים בחזרה). חפשו באזור החיבור הזה (ובכלל) עוד סימנים לנזילות או סימנים לכך שמישהו ניגב נזילה על מנת להסתיר אותה. שימו לב שחגורת האבזרים איננה בלויה. אם מדובר במנוע ה-2.4 חפשו בצד הנהג של המנוע סימנים לקורוזיה ונוזל קירור.

בצעו בדיקת נוזלים קרה

א. שמן מנוע - צריך להיות בין שני החורים שעל המדיד. אני מרחיב מעט על נושא שמן המנוע – המנוע הזה אוכל שמן (ככל שהרכב יותר ישן הוא אוכל יותר שמן) ולכן מי שלא ממלא בין טיפולים, נוסע בחוסר שמן – לטעמי, רכב שבבדיקת השמן שלו נמצא שהשמן מתחת לחור התחתון זה סיבה מספיק טובה להגיד שלום ותודה.

ב. שמן גיר - טיפת שמן אחת על המדיד כשהמנוע קר זה מספיק – ודאו שאין לשמן ריח שרוף או שהשמן שחור משחור (גם אם כן זה כנראה לא נורא אבל כדאי לבקש מהמוסך שייתן הערכת מצב בקשר לזה).

ג. נוזל קירור - במיכל הלבן זה צריך להיות בין שני הקווים וזה צריך להיות נוזל ירוק (לא שקוף, לא כחול, לא אדום)

הסתכלו על המצבר ותבדקו אם יש אלתורי חשמל שמתחברים אליו. האם זה נראה כמו חיבורים מקצועיים או חירוטי איזולירבנד – כבר הלכו מנועים שלמים בגלל אלתורי חשמל שלא לדבר על הסכנה שבשריפה בתא מנוע באמצע הנסיעה.

בתוך הרכב – העבירו את מתג ההנעה למצב ON בלי להניע את הרכב. בדקו שכל הנוריות בלוח השעונים נדלקות לכמה שניות (לפעמים, כדי להסתיר תקלה שולפים את הנורית מלוח המחווים – דגש על הנוריות הבאות – כריות אוויר, בלמים, ESP, check engine). בדקו שכל הכפתורים עובדים כמצופה, שכל הכיסאות נעים היטב על המסילות שלהם או מתקפלים כמצופה. בדקו את כל התאורות ברכב זכרו שכל דבר קטן שלא עובד זה או לחיות עם זה או לשלם כמה מאות שקלים כדי לתקן או לטרטר את עצמכם בלפתור את זה בזול. וזה גם מלמד אתכם איך התייחסו לרכב.

רישיון הרכב – בדקו שמספר הרכב, מספר השלדה, מספר המנוע ומידת הגלגלים תואמים את הכתוב ברישיון. בדקו ששם הבעלים תואם את מה שנאמר לכם בשיחה. בקשו רשות לצלם את הרישיון.

הניעו את הרכב – צאו החוצה והאזינו לצליל של המנוע. מנוע תקין, לא חשוב בן כמה הוא, מגרגר באופן סדיר ומונוטוני. אם יש קפיצות כאלה אולי הרצועה, המותחנים/גלגלות קרובים לסיום החיים. העבירו את ידית ההילוכים דרך כל המצבים והאזינו לנקישות ו/או השהיה בשילוב (חצי שניה זה תקין). לחצו על דוושת הבלם וודאו שהתנגדותה לינארית פחות או יותר והיא איננה ספוגית בקצה המהלך.

בנסיעה – הניהוג ברכב הזה טוב יותר מאשר ברכב שטח קשוח הודות למרכב אחוד, מתלים עצמאיים ומשקל עצמי נמוך יחסית. אך הוא עדיין פחות מעודן מאשר פרייבט או קרוסאובר ממוצע. נסיעה עירונית קצרה תספיק. נסו במהלכה להאזין ולראות אם יש שריקות או רעשים כלשהם שלא מגיעים מהמנוע (סימן אפשרי לבעיה בתיבת ההעברה/מיסבים/דיפרנציאלים). עלו על הכביש המהיר והאיצו למהירות תלת ספרתית. ודאו שהרכב מגיב היטב ללחיצה על דוושת הגז (האוטו לא מטוס), שהבלמים עובדים היטב. ושהעברות ההילוכים חלקות. שיהיו קל בין לחיצה על הדוושה ועד שהכוח מגיע לגלגלים הוא נורמלי.

בשטח – תמצאו חתיכת שטח או חצץ ובדקו את כל מצבי הטרנספר

4Hlock – שלבו בעמידה - וודאו כניסה למצב זה (נקישה קלה + נורית חיווי צהובה בלוח המחווים). נתקו ואז ודאו כניסה ויציאה ממצב זה גם בתנועה (זה יכול לקחת כמה שניות של נסיעה עד שזה מתנתק ובזמן הזה החיווי בלוח המחווים מהבהב וזה תקין)

4Llock – שלבו שוב ל-4Hlock ועצרו את הרכב. שילוב מ-4Hlock ל-4Llock חייב להתבצע בעמידה כשידית ההילוכים בניטרל. ודאו נקישה עדינה ועכשיו שלבו ל-D – ההבדל אמור להיות ברור – האוטו נוסע יותר לאט והמנוע מרעיש בהשוואה למצב High.

N – זה קצת יותר מסובך אבל רק קצת. רכב עומד, גיר בניטרל. יש לדחוף את בורר תיבת ההעברה פנימה ולסובב שמאלה עד לאות N ואז להמשיך לסובב עד לקו שמשמאל לאות N ולהחזיק את המתג שם. חיווי אדום יופיע בלוח המחווים. במצב זה שילוב של תיבת ההילוכים ל-D ומתן גז לא אמור לגרום לאוטו לנסוע.

אם עד כה הרכב עבר את המבחן בהצלחה אז רגע לפני הכניסה למוסך כדאי לבצע מספר בדיקות אונליין:

1. בדיקה במרכז הסליקה של חברות הביטוח – בעלות של 10 ₪ תוכלו לברר אם התבצעה אי פעם תביעה בגין נזק לרכב המדובר.
2. בדיקה באתר רשם המשכונות עם הרכב משועבד בגין חוב – גם כן בעלות של 10 ₪
3. בהמשך, רגע לפני העברת הבעלות כדאי לבדוק בדואר אם הרכב מעוקל

במוסך

לפני הכניסה למוסך הייתי מוודא עם בעל הרכב שהוא גמיש במחיר אל מול ממצאי הבדיקה. יש כמה מוסכים שאני באופן אישי ממליץ עליהם. הסדר שבו הם מופיעים אינו חשוב

1. המוסך המהיר בהנהלת טל צופי
2. גולד מוטורס חולון בהנהלת דני (שהוא גם בעלים של ויטרה אני חושב)
3. מוסך שרפי בהנהלת מיכאל שרפי

החבר'ה האלה מכירים כל בורג ברכב ויודעים מה לבדוק וגם יוכלו לתת לכם הצעת מחיר לתיקון שתעזור לכם במיקוח על המחיר מול המוכר.

בדיקות שלא הייתי מוותר עליהן

1. בדיקת שלדה לאיתור תאונות משמעותיות שהוסתרו
2. בדיקת קומפרסיה של המנוע (במיוחד אם אתם הולכים על השנתונים הבעייתיים מבחינת תופעת הסדק בבלוק)
3. בדיקת מע' הקירור (אטימות הרדיאטור, תקינות הצינורות וכו').

למה לצפות מבעלות על ויטרה?

אמינות - ככלל, אם נשים את תקלת הסדק בבלוק בצד, מדובר ברכב מאוד אמין. הבחירה במנוע בנזין יחסית חלש ונעדר תחכומים ובגיר פלנטרי תורמת לכך.

אם הרכב עובד בשטח ברמה קושי בינונית 1-2 טיולים בחודש (שזה פרופיל שימוש נפוץ בקרב חברי הקבוצה) אתם יכולים לצפות לתחזוקה שנתית בסדר גודל של פרייבט + 10%-20%. שזה נתון מצוין. אם תעבידו את הרכב יותר קשה אז אין לדעת.

צריכת הדלק - במנוע ה-2.0 נעה סביב 1:8 משולב. במנוע ה-2.4 ליטר צריכת הדלק נעה סביב 1:7 משולב. פרופיל נסיעה, רמת התחזוקה, אופי השיפורים (גגון, צמיגים וכו') יכולים להשפיע על נתונים אלה אך אל תצפו לשינויים דרמטיים.

אחזקה – מחירי התיקונים בגרנד ויטרה ביחס לרכבי שטח אחרים הם ממוצעים או פחות מזה. מאחר והמכלולים העיקריים (גיר, מנוע, טרנספר, דיפרנציאלים) מפגינים אמינות ואין את תחזוקת הסולר היקרה שיש ברכב שטח אחרים (שיפוץ מזרקים, משאבות וכו') הנתון הסופי של האחזקה הוא טוב ביחס למתחרים.

שיפורים – שוק השיפורים לגרנד ויטרה נשען על השילוש הקדוש (מיגון, הגבהה צמיגים – בסדר הזה). עלות ממוצעת לכל השלוש היא סביב 10-12K ואחר כך זה רק השטויות של איביי.

תקלות אופייניות

מסרק הגה - בכל השנתונים עולה מתישהו הצורך לשפץ מסרק הגה. זו גם תקלה נפוצה ברכבי שטח מודרניים רבים. העלות של זה היא סביב 1800-2200 ₪ והתיקון הוא יסודי.

צינור ניקוז מזגן – במנועי ה-2.4 ליטר במוקדם או במאוחר צינור הניקוז של המזגן כושל והתוצאה היא שהמזגן מתנקז לרצפת הנוסע. אין נזק מיוחד שקורה בעקבות זה ועלות התיקון נעה בין כמה עשרות שקלים בתיקון עצמאי לכ-500 שקל להחלפת החלק שכשל במוסך.

מנגנון החזקת דלת פתוחה נשחק ויש צורך להחליף אותו. גומיות האיטום של החלונות במסגרת הדלת נשחקים ומתפוררים והחלפתם גם נדרשת. לעיתים ידית תא הכפפות כושלת גם. כל אלו תיקונים פשוטים יחסית שניתן לבצע ברמת המשתמש בעלות לא גבוהה. פגוש קדמי טרום מתיחת הפנים (עד 2013) נוטה להיסדק באזור הגריל.

סיכום

גרנד ויטרה 2006-2015 היא רכב כביש שטח בעל הרבה מעלות:

1. מפתיע ביכולותיו בשטח.
2. קומפקטי ונעים לשימוש בעיר
3. עושה את העבודה בכביש המהיר (קצת פחות עם המנוע החלש)
4. עלות אחזקה נמוכה בכפוף לשימוש שמתאים לרכב