

Mehr Fahrspaß, weniger Verbrauch: Suzuki Trio mit neuem 1,4-Liter-Benziner und 48V-Mild-Hybrid-System

- Kleiner Elektromotor unterstützt den neuen Turbobenziner
- Die Suzuki-Modelle Swift Sport, SX4 S-Cross und Vitara ab Frühjahr ausschließlich als Hybrid erhältlich
- Kraftstoffeinsparungen von bis zu 21 Prozent

Bensheim, 02. März 2020. Suzuki startet effizient und kraftvoll ins neue Jahr: Das Trio aus agilem Swift Sport, kompaktem SX4 S-Cross und dem City-SUV Vitara fährt künftig mit einem neuen 95 kW (129 PS) starken 1,4-Liter-BOOSTERJET-Benziner, der serienmäßig mit einem 48V-Mild-Hybrid-System kombiniert ist. Die elektrische Unterstützung optimiert das Beschleunigungsverhalten und verbessert den Fahrspaß, während Verbrauch und CO₂-Emissionen je nach Modell um bis zu 21 Prozent (nach NEFZ) sinken.

„Mit dieser Line-up Umstellung, können wir nun jedes On-Road Modell als Hybrid-Variante anbieten und bekräftigen damit die zukunftsweisende Entwicklung bei Suzuki. Wir freuen uns, dass wir mit der Kombination aus einem 1,4-Liter-Boosterjet-Benziner und 48V-Mild-Hybrid-System Fahrzeuge herstellen, die hohen Fahrspaß bei geringerem Verbrauch ermöglichen“ erklärt Seiichi Maruyama, Geschäftsführer bei der Suzuki Deutschland GmbH.

Optimiertes Beschleunigungsverhalten – höhere Effizienz

Der neue 1,4-Liter-große BOOSTERJET-Turbobenziner, der bereits bei niedrigen Drehzahlen von 2.000 U/min ein maximales Drehmoment von 235 Nm freisetzt, ist auf höchste Kraftstoffeffizienz ausgelegt. Dabei verfügt der Vierzylinder nicht nur über eine 7-Loch-Direkteinspritzung, die die Einspritzmenge gezielt steuert. Auch die auf 10,9:1 erhöhte Verdichtung, die elektrisch variable Einlassventilsteuerung (VVT) und die gekühlte Abgasrückführung tragen zur Wirtschaftlichkeit bei.

Die Kombination mit dem 48V SHVS (Smart Hybrid Vehicle by Suzuki), das bei Suzuki zum ersten Mal eingesetzt wird, senkt den Kraftstoffverbrauch zusätzlich. Dieses Mild-Hybrid-System umfasst einen integrierten Startergenerator (ISG), eine 48-Volt-Lithium-Ionen-Batterie und einen DC/DC-Wandler, der die höhere Spannung für das 12V-Bordnetz umwandelt.

Der ISG unterstützt als 10 kW starker Elektromotor den Benziner beim Anfahren und Beschleunigen. So stellt die „Torque Fill“-Funktion bei niedriger Drehzahl zusätzliches Drehmoment bereit, sodass das Fahrzeug unmittelbar auf die Betätigung des Gaspedals reagiert. Die „Torque Boost“-Funktion wiederum unterstützt, bis der Turbolader bei ca. 2.000 U/min anspricht und sorgt so für eine gleichmäßigere Beschleunigung.

Das Ergebnis ist mehr Fahrspaß bei weniger Verbrauch. So begnügen sich sowohl der Vitara als auch der SX4 S-Cross mit 1,4-Liter-BOOSTERJET-Motor, 48V Mild-Hybrid-System und Frontantrieb mit durchschnittlich 4,6 Litern Kraftstoff je 100 Kilometern nach

NEFZ, was CO₂-Emissionen von 104 g/km entspricht. Der Swift Sport verbraucht kombiniert 4,7 Liter bei einem CO₂-Ausstoß von 106 g/km.

Verbesserte Ausstattung für Vitara und Swift Sport

Neben der neuen Motorisierung verfügen der Suzuki Vitara und der Swift Sport über weitere Aufwertungen zum neuen Jahr: Während das charakterstarke Lifestyle-SUV mit neu gestalteten LED-Scheinwerfern vorfährt, profitiert der dynamische Kompaktsporler vom Suzuki Safety Support, das verschiedene Assistenzsysteme kombiniert und so ein starkes Sicherheitsnetz knüpft. Zusätzlich zur bereits enthaltenen Dual-Sensor Bremsunterstützung, der Müdigkeitserkennung und dem Spurhaltewarnsystem sowie der Rückfahrkamera, wird das Sicherheitssystem um ein Toter-Winkel-Warnsystem, eine Verkehrszeichenerkennung und einen Ausparkassistent, der beim Zurücksetzen über sich nähernde Fahrzeuge informiert, erweitert.

Preise & Verfügbarkeit

Der neue Vitara wird ab Ende Februar (UVP ab 23.650 Euro) in Deutschland erhältlich sein. Der SX4 S-Cross erscheint voraussichtlich ab Mitte März (UVP ab 24.740 Euro) im Handel. Der Swift Sport wird voraussichtlich ab Mitte April (UVP ab 23.800 Euro) erhältlich sein.

Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß:

Suzuki Vitara 1.4 BOOSTERJET HYBRID: innerorts 5,2 l/100 km, außerorts 4,2 l/100 km, kombinierter Testzyklus 4,6 l/100 km; CO₂-Ausstoß: kombinierter Testzyklus 105-104 g/km (VO EG 715/2007)

Suzuki Vitara 1.4 BOOSTERJET ALLGRIP HYBRID: innerorts 5,5 l/100 km, außerorts 4,5 l/100 km, kombinierter Testzyklus 4,9 l/100 km; CO₂-Ausstoß: kombinierter Testzyklus 111 g/km (VO EG 715/2007)

Suzuki SX4 S-Cross 1.4 BOOSTERJET HYBRID: innerorts 5,2 l/100 km, außerorts 4,2 l/100 km, kombinierter Testzyklus 4,6 l/100 km; CO₂-Ausstoß: kombinierter Testzyklus 104 g/km (VO EG 715/2007)

Suzuki SX4 S-Cross 1.4 BOOSTERJET ALLGRIP HYBRID: innerorts 5,5 l/100 km, außerorts 4,5 l/100 km, kombinierter Testzyklus 4,9 l/100 km; CO₂-Ausstoß: kombinierter Testzyklus 110 g/km (VO EG 715/2007)

Suzuki Swift Sport 1.4 BOOSTERJET HYBRID: innerorts 5,3 l/100 km, außerorts 4,3 l/100 km, kombinierter Testzyklus 4,7 l/100 km; CO₂-Ausstoß kombinierter Testzyklus 106 g/km (VO EG 715/2007)

Ihr Ansprechpartner für weitere Informationen:

Suzuki Pressestelle
Suzuki-Allee 7 / D-64625 Bensheim
Tel: +49 (0) 6251 5700-422
E-Mail: presse@suzuki.de

Kraftstoffverbrauch und CO2-Emissionen

Weitere Informationen zum Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH (DAT) (unter www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Seit dem 1. September 2017 werden Neuwagen nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs- und der CO2-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 ersetzt WLTP das bisherige Prüfverfahren den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO2-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Aktuell sind in der Werbung noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren und wurden zur Vergleichbarkeit auf NEFZ-Werte zurückgerechnet. Die Berechnung der Kfz-Steuer bemisst sich weiterhin nach Antriebsart, Hubraum und dem offiziellen CO2-Wert des Fahrzeugs. Seit dem 1. September 2018 werden dann aber die WLTP-Werte herangezogen, um die Kfz-Steuer festzulegen.