

Pressepräsentation Suzuki Vitara: Die neue Leichtigkeit

Von Axel F. Busse

Als Trendsetter hat sich Suzuki in der Vergangenheit nicht hervorgetan, stets aber geschmackssicher Publikumswünsche erkannt und für sich genutzt. Den SUV-Boom quer durch alle Fahrzeuggrößen hat Suzuki zwar nicht ausgelöst, bringt jetzt aber nach dem SX4 S-Cross das zweite Auto, das dem kompakten Allrad-Sektor zuzurechnen ist und die gleiche Plattform nutzt. Der Name ist vertraut, die Form komplett neu: Der erste Fahreindruck im Vitara stimmt zuversichtlich - wächst hier ein neuer Bestseller heran, der den den bisher in Deutschland beliebtesten Suzuki, den Swift, überflügeln könnte?

1988 wurde erstmals der Name Vitara verwendet, und das als 3- und 5-Türer, mit festen oder Klappdach verfügbare Auto wollten seitdem mehr als 2,8 Millionen Kunden weltweit haben. Mit solch gewaltigen Zahlen wird beim neuen Modell noch nicht operiert, aber 70 000 könnten im ersten Jahr auf dem europäischen Markt schon sein. Für Deutschland ist etwa ein Zehntel davon kalkuliert und die Optimisten in der Bensheimer Firmenzentrale sprechen hinter vorgehaltener Hand schon davon, dass diese Zahl bald übertroffen werden könnte.

Das Styling bringt harmonisch wirkende und sportlich-muskuläre Elemente geschickt in Einklang, und es ist bei Suzuki sicher nicht unwillkommen, dass man sich bei der frontalen Betrachtung des Vitara an die Optik des Range Rover Evoque erinnert fühlt, der ein ebenso überraschender wie großer Erfolg ist. Der Vitara hat großen Glasflächen, bietet gute Rundumsicht, die ansteigende Seitenlinie vermittelt eine dynamische Note. Die vielfältigen Individualisierungs-Möglichkeiten mit Kontrastfarben an den Dächern und Wunschdesign am Frontgrill greifen eine inzwischen bewährte Vermarktungs-Strategie auf.

Akzente im Farbton des Außenlacks gibt es auch für den Innenraum, wo aber noch Potenzial für ein appetitlicheres Ambiente herrscht. Karge Hartplastikflächen dämpfen ein wenig die Freude über die geschmackvolle Inneneinrichtung. Originell ist die Idee, die

Analog-Uhr zwischen den Lüftungsdüsen in der Mitte des Armaturenbrett für individuelle Wünsche freizuräumen. So wie der Kunde beim Kauf einer Armbanduhr aus einer Fülle von Zifferblatt- und Zahlendesigns wählen kann, so kann auch der Suzuki-Kunde die Optik seiner Cockpit-Uhr bestimmen. Der Preis für diesen Luxus ist mit 65 Euro überschaubar, reizt aber unter anderem mit der Verwendung alt-japanischer Tiersymbole, die vor Hunderten von Jahren für die Darstellung von Tageszeiten verwandt wurden.

Die Cockpitgestaltung ist funktional und klar strukturiert, die Touchscreen-Bedienung für Entertainment und Navigation verlangt indes etwas Übung. Die Federung ist eher von der robusten Sorte, die Lenkung leichtgängig und hinreichend zielgenau. Die Sitze wünschte man sich etwas stärker ausgeformt und seitenstabil. 375 Liter Kofferraumvolumen sind Standard, sie können durch Umlegen der 60:40 teilbaren Rücksitzlehne bis auf 1120 Liter erweitert werden. Die Ladekante ist 72 Zentimeter hoch, der Ladeboden variabel arretierbar.

Während der SX4 und sein Pendant S-Cross ein Publikum ansprechen, das auf die 60 zugeht oder sie schon hinter sich gelassen hat, sieht das Marketing den alleinstehenden 40-Jährigen als Musterkunden für den Vitara. Er pflegt ein aktives Freizeitverhalten, hat sportliche Hobbies und sein Auto „reflektiert den Lebensstil seines Besitzers“ (Suzuki-Werbung). Dass er sein Smartphone mit dem Bordsystem seines Fahrzeugs verbinden kann, ist ihm wichtig, was zum Beispiel für die Nutzer des 13 Zentimeter längeren S-Cross kaum eine Rolle spielt.

So vielfältig die optischen Möglichkeiten, so schlicht gestrickt ist das Antriebsangebot. Bei Suzuki will man sich nicht verzetteln und stattet die Vitara generell mit 1,6 Liter großen Vierzylindern aus, die als Otto- und als Dieselmotor zu haben sind. Beide leisten 88 kW / 120 PS, wobei der von Fiat zugelieferte Selbstzünder mit 320 Newtonmetern ein stattliches Drehmoment mobilisiert. Weil es ihm an einer Turboaufladung gebricht, ist vom Benziner nur knapp die Hälfte dieser Durchzugskraft zu erwarten. Die folglich für die Erzeugung von etwas Temperament nötigen höheren Drehzahlen sorgen im Innenraum des Fünftürers für eine Geräuschkulisse, der eine beruhigende Wirkung nicht zugeschrieben werden kann.

Stimmiger und zum Fahrzeug besser passend erschien bei der Probefahrt der Dieselmotor, der zwar ebenfalls kein Lesetreter ist, aber wegen des niedrigeren Drehzahlniveaus in allen Lastzuständen souveräner und leistungswilliger klingt. Der Ottomotor ist mit Fünf-Gang-Handschaltung oder Sechs-Gang-Automatik kombinierbar, den Diesel gibt es in Deutschland vorerst nur mit Sechs-Gang-Handschaltung. Die

Fahrleistungen von Benziner und Diesel sind nahezu identisch, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 180 km/h und der Spurt von null auf 100 km/h braucht zwischen 11,5 und 12,4 Sekunden. Beide Varianten sind mit Front- oder einem elektronisch geregelten Allradantrieb verfügbar, wobei davon auszugehen ist, dass die Suzuki-Kunden ihrer traditionellen Praxis nachgeben und sich überwiegend für die 4x4-Variante entscheiden werden. Bis zu 70 Prozent Allradanteil veranschlagt man in Bensheim. Gleichzeitig erwartet man bei der Motorenverteilung ein leichtes Übergewicht zugunsten des Benziners.

So leicht Türen und Heckklappe aufschwingen geben sie einen Hinweis darauf, wie ernst Suzuki es mit dem Leichtbau der Neuentwicklung genommen hat. Das 4,16 Meter lange Auto wiegt in seiner schlichtesten Ausführung keine 1200 Kilogramm, das ist weniger als mancher Kleinwagen auf die Waage bringt. Entsprechend positiv fielen die Verbrauchstests aus: Der Hersteller gibt für den allradgetriebenen Benziner 5,3 Liter an, was für die Praxis eine ambitionierte Herausforderung sein dürfte. Die Testfahrt mit der Automatikversion näherte sich einem Acht-Liter-Wert. Mit 5,2 Litern je 100 Kilometer lag der Verbrauch des frontgetriebenen Diesels nur 1,2 Liter über dem Sollwert. Anerkennenswert bleibt, dass die Diesel-Version mit Allradantrieb mit 1370 Kilogramm immer noch weniger wiegt als die vergleichbare Erstausgabe des Vitaras von 1988.

Am 18. April soll das neue Auto mit einer großen Vitara-Party bei den deutschen Händlern vorgestellt werden. Das günstigste Angebot liegt bei 17 990 Euro und betrifft den frontgetriebenen Benziner. Der bringt außer einer manuellen Klimaanlage, höhenverstellbaren Vordersitzen und Radio-CD-Kombination ab Werk noch Zentralverriegelung, Start-Stopp-System und Berganfahrhilfe mit. Das andere Ende der Preisskala markiert der allradgetriebene Diesel in der Ausstattungslinie Comfort+, die 27 890 Euro kostet. Dort sind adaptiver Tempomat, Bergan- und -abfahrhilfe, Einparkradar, Leichtmetallfelgen, Regensensor, LED-Scheinwerfer, Sitzheizung, elektrische Außenspiegel und viele andere Komforteinrichtungen serienmäßig.
(amp/afb)

Daten Suzuki Vitara 1.6 DDiS

Länge x Breite x Höhe (m): 4,18 x 1,78 x 1,61m

Radstand (m): 2,50

Motor: Reihen-Vierzylinder Turbodieselmotor, 1598 ccm

Leistung: 88 kW / 120 PS bei 3750 U/min

Max. Drehmoment: 320 Nm bei 1750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 12,4 Sek.

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 4,0 Liter

Effizienzklasse: A

Leergewicht / Zuladung: min. 1230 kg / max. 650 kg

Kofferraumvolumen: 375 - 1120 Liter

Basispreis: 22 790 Euro

Bilder zum Artikel



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.



Suzuki Vitara.
