

Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS Comfort+ (RPF)

Fünftüriger Geländewagen der Mittelklasse (95 kW / 129 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,9

Der neue Vitara hat eine größere Karosserie und viele technische Verbesserungen. Beim EuroNCAP erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Auch ist der Allradantrieb jetzt permanent und sogar ESP und Rußpartikelfilter sind serienmäßig. Die Comfort Plus -Version glänzt mit kompletter Ausstattung, auch ein Navigationsgerät ist dabei. Das 1,9 l Diesellaggregat läuft rau und verbraucht viel. Für den Geländeeinsatz ist eine Getriebereduktion vorhanden und kann das Mittendifferential gesperrt werden.

Fazit: Ein richtiger Geländewagen, der eher im unwegsamen Gelände als auf befestigten Straßen eine gute Figur macht.

Karosserievarianten:

keine. **Konkurrenten:** Honda CR-V, Land Rover Freelander, Subaru Forester, Toyota RAV 4.

- + stabile Karosserie
- + vorn viel Platz
- + gute Geländeeignung
- + viele Airbags
- + ESP
- + Rußpartikelfilter
- wenig Zuladung
- hakelige Schaltung
- lauter Motor, Windgeräusche
- holprige Federung
- hoher Verbrauch



Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung

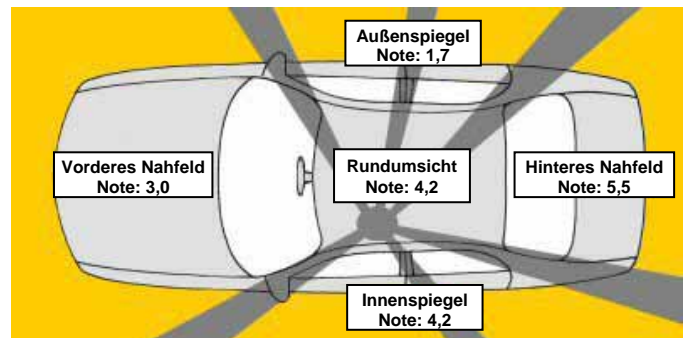
Note: 2,1

- + Der stabile Leiterraum zeichnet den soliden Grand Vitara als vollwertigen Geländewagen aus. Trotzdem kommt die Behaglichkeit im Innenraum nicht zu kurz, dafür sorgen silberfarbene Plastik-Applikationen an Armaturenbrett und Türen. Die Türausschnitte sind gegen Schmutz von außen gut abgedichtet. Im unteren Bereich der Karosseriefanken schützen Plastikverkleidungen vor dagegen schlagenden Autotüren. Eine stabile Dachreling ist Serie. Die max. Anhängelast gebremst sind 2.000 kg bis 12 % Steigung.
- Das Heck verschmutzt bei schlechtem Wetter stark. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Die elektrischen Sicherungen im Innenraum sind schwer zu finden bzw. schwierig zu erreichen. Bei einer Reifenpanne ist viel Kraft erforderlich, um das defekte Rad an der Hecktür zu befestigen. Ein Schiebedach ist nicht erhältlich.

Sicht

Note: 3,3

- + Der Fahrer kann die Fahrzeugkonturen gut überblicken, durch das hohe Sitzen ist auch die Sicht auf den Straßenverkehr gut.
- Die Rundumsicht ist mäßig, besonders schräg hinten stört der breite Fensterpfosten. Auch rückwärts Einparken ist schwierig, weil das Heck hoch ist. Eine akustische Einparkhilfe gibt es nicht. Xenonscheinwerfer sind ebenfalls nicht zu haben.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,3

- + Zum Ent- und Verriegeln der Vordertüren reicht es, die Fernbedienung bei sich zu tragen (Keyless). Vorne ist der Zustieg durch die erhöhte Karosserie und die steile Frontscheibe bequem.
- Hinten gibt es kein Keyless, hier müssen die Türen konventionell ent- und verriegelt werden. Meist funktioniert das erst nach mehrmaligem Betätigen der Fernbedienung. Der Zustieg ist wegen der weit vorstehenden Radkästen beschwerlich.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,5

Der Kofferraum fasst durchschnittliche 400 l Gepäck. Bei vorgeklapptem Rücksitz sind es 740 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 400 l Volumen ist der Kofferraum des Grand Vitara von klassenüblicher Größe. Nachteilig besonders in engen Parklücken ist die rechts angeschlagene Hecktür.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,7

Wegen des erhöhten Ladebodens muss das Gepäck zum Einladen ziemlich weit angehoben werden, es gibt aber keine störende Bordwand.

- + Die Ladeöffnung ist groß, das Format zweckmäßig.
- Die Hecktür ist rechts angeschlagen. So muss man beim Einladen vom Gehweg aus umständlich um die Türe herumlaufen. Parken dahinter Autos, kann der Weg entsprechend weit sein. Beim Öffnen macht man sich die Hände schmutzig.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,6

- + Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Sie lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen.

Innenraum

Note 2,5

Bedienung

Note: 2,5

- + Die Schalter befinden sich überwiegend im Blickfeld, sind meist funktionell und bereits nach kurzer Eingewöhnung ohne lange Überlegung zu bedienen. Die Untersetzung und die zentrale Diffe-



Modernes Design und weitgehend funktionelle Bedienung kennzeichnen den Fahrerplatz.

rentialsperre lassen sich mit einem Schalter aktivieren. Das Lenkrad ist zwar nur höhenstellbar, es lässt sich aber gut anpassen. Elektrische Fensterheber und elektrisch einstellbare Außenspiegel sind serienmäßig. Das Navigationsgerät (Serie) lässt sich auch intuitiv einstellen. Das hochwertige CD-Radio mit den 4 Lautsprechern ist ebenfalls serienmäßig. Der Momentan- und Durchschnittsverbrauch wird im Display angezeigt.

- Das schlüssellose Starten hat auch Nachteile: Es kann weiter gefahren werden, auch wenn sich der Schlüssel nicht mehr im Fahrzeug befindet. Nach Abstellen des Motors ist dann kein Starten mehr möglich. Die Piktogramme der Heizungshebel sind sehr klein, Einstellen lenkt sehr ab. Das Display des Navigationssystems ist schlecht ablesbar. Insgesamt gibt es zu wenig Ablagen, das unbeleuchtete Handschuhfach ist ebenfalls klein. Hinten fehlen Leselampen. Die Fenster funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung.

Raumangebot vorne*

Note: 2,1

- + Vorne sitzt man geräumig, besonders die Kopffreiheit ist immens. Der Fahrersitz lässt sich selbst für ca. 1,90 m große Personen weit genug zurück schieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,1

- Zwei Personen bis ca. 1,90 m Größe haben auch hinten genügend Platz. Mit einer dritten Person dazwischen wird es aber sehr eng.

Komfort

Note 3,1

Federung

Note: 3,9

Auf befestigten Straßen ist der Federungskomfort mäßig. Bereits kleinere Unebenheiten versetzen den Aufbau in unangenehmes Stuckern und Wippen, was von den straffen Sitzen wenig gefiltert auf die Insassen übertragen wird. Im unwegsamen Gelände fällt dieses Manko wegen des niedrigen Tempos aber weniger ins Gewicht.

Sitze

Note: 2,5

- + Die Vordersitze sind körpergerecht geformt und angenehm straff gefedert. Der Fahrer sitzt entspannt, er kann seinen Sitz etwas in der Höhe einstellen und seinen linken Fuß auf einer bequemen Trittläche abstellen. Hinten sitzen zumindest sehr kleine Personen bequem.
- Großen Mitfahrern ist hinten die Lehne zu kurz. Auch haben sie keine Unterstützung für die Oberschenkel, weil die Fläche zu wenig nach hinten geneigt ist.

Innengeräusch

Note: 3,0

Die Messwerte für das Geräuschniveau im Innenraum sind durchschnittlich laut, subjektiv ist das Motorgeräusch aber deutlich zu hören. Bei hohem Tempo kommen Windgeräusche dazu.

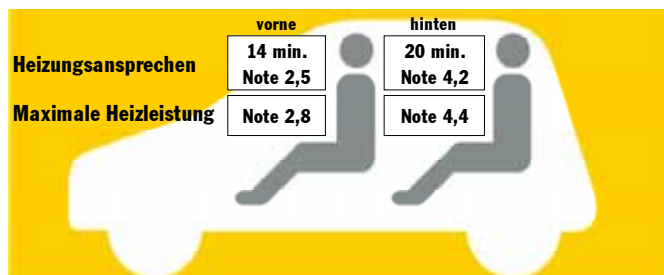
Heizung, Lüftung

Note: 3,0

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Im vorderen Bereich ist die Heizung kräftig genug, es dauert auch nicht lange, bis die Luft angenehm erwärmt ist. Hinten ist die Wirkung aber recht schwach.

- + Die Klimaautomatik ist serienmäßig. Die Verteilung der Luftmengen auf die verschiedenen Düsen und Ausströmer ist auch individuell und einfach möglich.

- Die Luftverteilung oben-/unten lässt sich nicht fein einstellen. Die Seitenfenster im Kofferraum können nicht geöffnet werden.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 3,2

Fahrleistungen*

Note: 2,4

- + Der 1,9 Liter Dieselmotor zieht nach einer leichten Durchzugschwäche passabel durch. Schafft es aber recht ordentlich zu beschleunigen, wenn die Gänge ausgedreht werden.

Laufkultur

Note: 4,5

- Der Dieselmotor läuft rau und vibriert besonders bei niedriger Drehzahl.

Schaltung

Note: 3,7

Die Vorwärtsgänge lassen sich passabel schalten. Nicht aber der Rückwärtsgang, der meist kracht wenn man ihn schneller einlegt.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

Die Abstufung des Getriebes ist auf möglichst gute Fahrleistungen abgestimmt. Das hat jedoch zur Folge, dass die Motordrehzahlen bei schneller Fahrt hoch sind.

- + Um im schweren Gelände die Zugkraft zu erhöhen, lässt sich die Geländeuntersetzung zuschalten.

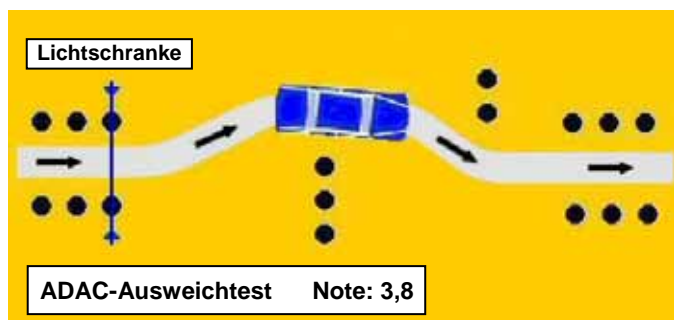
Fahreigenschaften

Note 3,0

Fahrstabilität

Note: 3,2

Die Richtungsstabilität ist mit Off Road Reifen passabel, störend ist allerdings die leichte Pendelneigung. Dank permanentem Allradantrieb gibt es kaum durchrutschende Antriebsräder. Zudem ist das Mittendifferential sperrbar. Beim ADAC-Ausweichtest muss wegen starkem Untersteuern viel am Lenkrad gekurbelt werden. Das stark untersteuernde Auto reagiert äußerst träge auf die Lenkung, muss zum Ausweichen regelrecht gezwungen werden. Das ESP bremst ein und verhindert Schleudern.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 2,7

Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verhält sich der Wagen untüchtig. Das Kurvenverhalten ist weitgehend gutmütig, man kann Kurven verhältnismäßig schnell durchfahren.

Bremse

Note: 3,3

Die Bremswirkung ist durchschnittlich. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h beträgt der Bremsweg 42,0 m durchschnittlich bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: 225/65R17S, Bridgestone Dueler Off Road).

- + Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar.

Sicherheit

Note 2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 3,0

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätssystem ESP ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen:

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,2

Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis ca. 1,80 m Größe, hinten für ca. 1,70 m große Mitfahrer aus.

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken. Der Fahrerairbag konnte ein Durchschlagen auf das Lenkrad nicht völlig verhindern. Abgerissene Schweißpunkte bewirken eine erhebliche Deformation im Fußraum und somit ein erhöhtes Verletzungsrisiko für den Fahrer. Durch harte Strukturen im gesamten Armaturenbrett steigt das Risiko von Verletzungen an den Knien und Oberschenkeln beim Fahrer und Beifahrer. Die Kopfstützen haben knappe Abstände zum Kopf und können so bei einem Unfall mit Heckaufprall optimal wirken. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

- Hinten fehlen Seatbelt-Reminder.

Kindersicherheit

Note: 3,3

- + Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System.
- Die Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: jeweils "Britax Römer Duo Plus Isofix" mit drittem Verankerungspunkt (top tether). Das Schutzpotenzial für Kinder ist akzeptabel, die Brustbelastungen an beiden Dummies sind aber beim Frontcrash leicht erhöht. Der Beifahrerairbag kann nicht deaktiviert werden. Somit dürfen keine rückwärtsgerichteten Kindersitze auf dem Beifahrersitz installiert werden. Die Airbag-Warnhinweise für rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz sind nicht mehrsprachig. Die Isofix-Verankerungen auf den Rücksitzen sind nicht gut gekennzeichnet. Hinten haben die stark motorisierten Seitenfenster zwar keine Antippsfunktion, sollten aber dennoch mit einer Einklemmsicherung ausgestattet sein. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

- + Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) erreicht der Wagen 19 von max. 36 Punkten. Dafür gibt es drei Sterne. Entschärft sind

der Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube. Zu hart gestaltet sind aber noch die seitlichen Bereiche und insbesondere die Vorderkante der Motorhaube.

+ Die durchschnittlichen Preise für die Werkstattstunde sind noch verhältnismäßig preisgünstig. Gemäß Hersteller ist der Rußpartikelfilter wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt. Ohnehin gewährt Suzuki eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

- Relativ kurze Inspektionsabstände und erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität **Note: 2,1**
 + Dem Grand Vitara, vor allem mit moderner Dieseldieseltechnologie und serienmäßigem Rußpartikelfilter kann im Klassenvergleich ein gute Wertbeständigkeit prognostiziert werden.

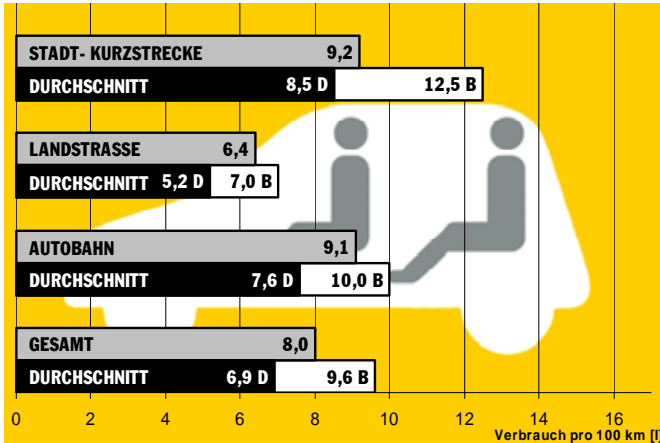
Kosten für Neuanschaffung **Note: 3,7**
 Bei der Höhe der Anschaffungskosten gehört das Fahrzeug mit mehr als 31.000 Euro nicht gerade zu den Schnäppchen seiner Klasse, liegt aber gerade noch auf durchschnittlichem Niveau.

Fixkosten **Note: 5,2**
 - Bei den fixen Kosten bereitet der Suzuki seinem Besitzer jedoch weniger Freude. Neben den höheren Ausgaben für die Steuer beim Diesel sorgen die sehr hohen Typklasseneinstufungen - vor allem in der Haftpflicht und Vollkaskoversicherung - für teure Beitragsrechnungen.

Verbrauch/Umwelt **Note 3,1**

Verbrauch* **Note: 4,3**

- Der Verbrauch ist hoch, im Durchschnitt sind es 8,0 l Diesel auf 100 km. Im einzelnen: Innerorts 9,2 l, außerorts 6,4 l und auf der Autobahn 9,1 l Super. Bei schneller Autobahnfahrt und im Gelände steigt der Verbrauch noch erheblich an.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas **Note: 1,9**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering.

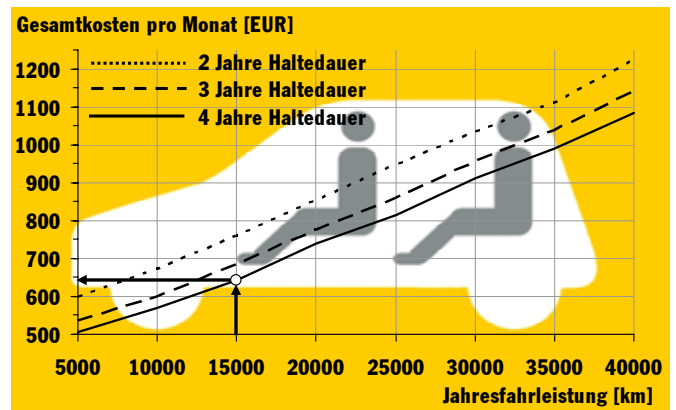
Wirtschaftlichkeit* **Note 3,0**

Betriebskosten **Note: 2,6**

Der nicht ganz so teure Preis für Dieseldieselkraftstoff ist es, der die Betriebskosten beim alles andere als sparsamen Grand Vitara noch im Rahmen hält.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 3,7**

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate muss der Suzuki zur Inspektion. Der Zahnriemen des 1.9 Liter Dieselmotors muss bereits nach 75.000 km oder spätestens fünf Jahren ersetzt werden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 643 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	2.0	1.9 DDiS
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1870
Leistung [kW(PS)]	103(140)	95(129)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	183/4000	300/2000
0-100 km/h[s]	12,5	13,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	170
Verbrauch pro 100 km [l]	9,8S	8,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/23/20	20/25/20
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	609	592
Grundpreis[Euro]	25.400	27.000

- | | | | | |
|-----------------|------------------------|-------------------|----------------------|------------------|
| Aufbau: | | | Versicherung: | Kraftstoff: |
| ST = Stufenheck | KB = Kombi | GE = Geländewagen | KH = KFZ-Haftpflicht | N = Normalbenzin |
| SR = Schrägheck | KT = Kleintransporter | PK = Pick-Up | VK = Vollkasko | S = Superbenzin |
| CP = Coupe | TR = Transporter | | TK = Teilkasko | SP = SuperPlus |
| CA = Cabriolet | GR = Großraumlimousine | | | D = Diesel |
| RO = Roadster | BU = Bus | | | |

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1870 ccm
Leistung	95 kW (129 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/65R17
Reifengröße (Testwagen)	225/65R17S
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,5 m/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,2/6,4/9,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	205 g/km/ 207 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4445 mm/1810 mm/1685 mm
Leergewicht/Zuladung	1735 kg/335 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400 l/740 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	825 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	135 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten	122 Euro
Monatlicher Wertverlust	321 Euro
Monatliche Gesamtkosten	643 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/25/20
Grundpreis	31.400 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

*im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,9

Karosserie/Kofferraum	2,9
Verarbeitung	2,1
Sicht	3,3
Ein-/Ausstieg	3,3
Kofferraum-Volumen*	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,6
Innenraum	2,5
Bedienung	2,5
Raumangebot vorne*	2,1
Raumangebot hinten*	3,1
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	3,1
Federung	3,9
Sitze	2,5
Innengeräusch	3,0
Heizung, Lüftung	3,0
Motor/Antrieb	3,2
Fahrleistungen*	2,4
Laufkultur	4,5
Schaltung	3,7
Getriebeabstufung	3,0
Fahreigenschaften	3,0
Fahrstabilität	3,2
Kurvenverhalten	2,7
Lenkung*	2,9
Bremse	3,3
Sicherheit	2,7
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,0
Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Kindersicherheit	3,3
Fußgängerschutz	2,0
Umwelt	3,1
Verbrauch*	4,3
Abgas	1,9
Wirtschaftlichkeit*	3,0
Betriebskosten*	2,6
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,7
Wertstabilität*	2,1
Kosten für Neuanschaffung*	3,7
Fixkosten*	5,2

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Juli 2007