



## Suzuki Kizashi 2.4 Sport

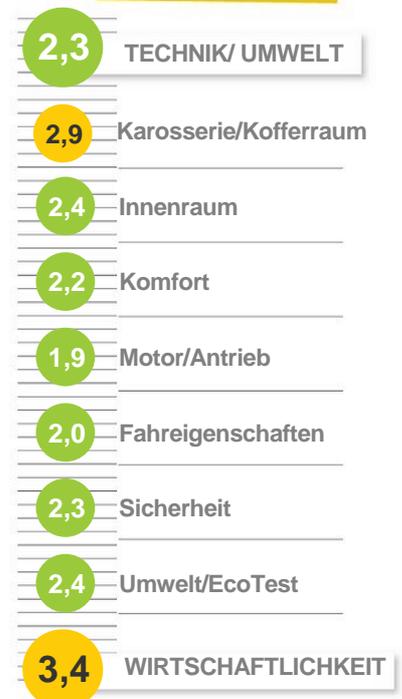
Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse  
(131 kW/178 PS)

**M**it dem neuen Kizashi ist der japanische Automobilhersteller Suzuki erstmals in der Mittelklasse vertreten. Dabei ist die Zielgruppe klar definiert: Kunden, die das Fahrzeug nicht nur als Fortbewegungsmittel sehen, sondern auch Spaß am Autofahren haben, kommen hier auf ihre Kosten. Das fängt schon beim sportlichen Design mit breiten Schwellern und großen Rädern an, welches auch an das Werk einer Tuning-Schmiede erinnern kann. Überzeugen kann der Kizashi durch seine gute Ausstattung und sportliche Fahrwerksabstimmung, welche trotzdem einen gewissen Komfort bietet. Die Bedienung gestaltet sich weitgehend einfach und wirkt auch im Detail durchdacht. Nur das als Zubehör erhältliche Navigationssystem kann bei der Bedienung nicht überzeugen. Insgesamt ein gelungenes Fahrzeug für einen angemessenen Preis (26.900 Euro). Leider gibt es nur einen Benzinmotor und eine Ausstattungsvariante. Immerhin kann das Fahrzeug auf Wunsch mit Allrad und stufenlosem Automatikgetriebe geliefert werden. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo 159, Honda Accord, Mazda 6, Kia Magentis, Seat Exeo, Volvo S40.

- + gute Verarbeitung, großer Kofferraum, einfache und logische Bedienung (außer Navi), Sportliche und zugleich komfortable Fahreigenschaften, kurzer Bremsweg, gute passive Sicherheit
- schlechte Rundumsicht, schlechte Kofferraumzugänglichkeit, großer Wendekreis, kein Einklemmschutz hinten



### ADAC-URTEIL



⊕ Suzuki bietet mit dem Kizashi erstmals eine Stufenhecklimousine in der Mittelklasse an. Die Verarbeitungsqualität gibt dabei kaum Anlass zur Kritik. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig, die Türen fallen satt ins Schloss. Einzig kleinere Kritikpunkte wie die nicht komplett isolierten Kabelstränge des Motorsteuergeräts bieten noch Raum für Verbesserungen. Im Innenraum findet man sauber verarbeitete Kunststoffteile vor, welche gepaart mit Leder und Aluapplikationen für einen sportlich-soliden Gesamteindruck sorgen. Die kratzunempfindlichen Türschweller sind zufriedenstellend gegen Verschmutzung abgedichtet. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert. Mit einer maximalen Zuladung von 525 kg lassen sich problemlos vier Personen mit Gepäck befördern.

⊖ Auf dem Dach dürfen nur bis zu 50 kg transportiert werden. Die Stoßfänger sind komplett lackiert und nicht gegen kleinere Parkrempler geschützt. Die schmalen Seitenleisten sind weitgehend wirkungslos, da sie viel zu weit unten angebracht sind. Es ist nur ein Reifenreparaturset vorhanden, welches sich schon bei kleinen Reifenschäden als unwirksam erweisen kann. Immerhin spendiert Suzuki trotz des fehlenden Ersatzrades einen Wagenheber.

⊕ Die Sicht auf Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug ist gut. Die serienmäßig beheizbaren und elektrisch anklappbaren Außenspiegel geben ein großes Sichtfeld des rückwärtigen Verkehrs wieder. Leider fehlt den Außenspiegeln ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel nicht so gut erkannt werden können. Der Innenspiegel ist zwar nur ausreichend groß, allerdings blendet er serienmäßig automatisch ab. Die hellen Xenonscheinwerfer (Serie) leuchten die Fahrbahn recht gut aus. Eine akustische und optische Einparkhilfe für vorne und hinten erleichtert das Einparken und Rangieren. Ein Rückfahrkamera (in Verbindung mit Navi) gibt es nur als Suzuki-Zubehör und muss nachträglich eingebaut werden.

⊖ Die Rundumsicht des Kizashi fällt schlecht aus. Die hoch angesetzte Heckscheibe und die breiten Dachsäulen schränken die Sicht ein. Auch die Übersichtlichkeit lässt zu wünschen übrig. Sowohl die abfallende Motorhaube als auch das Heck sind praktisch nicht abschätzbar. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können nur schwer eingesehen werden.

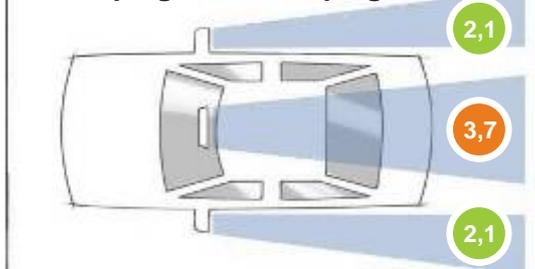


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

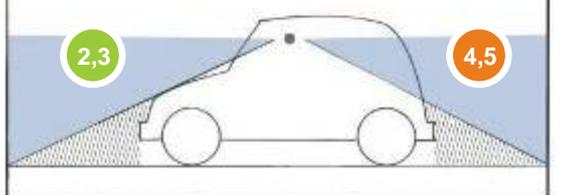
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

---

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen fällt im Kizashi nicht besonders bequem aus. Der Sitz ist sehr weit nach innen versetzt, wodurch ein großer Abstand zwischen Schweller und Sitz überwunden werden muss. Zudem ist der Sitz recht niedrig positioniert und beim Einsteigen muss man aufpassen, dass man sich nicht den Kopf am Dachholm anschlägt. Hinten steigt man dank der recht großen Türöffnung zufriedenstellend ein und aus. Die Türaufhalter sind etwas zu schwach ausgelegt und verfügen zudem nur über zwei Rasterungen.

⊕ Der schlüssellose Zugang funktioniert recht gut. Das Fahrzeug lässt sich durch betätigen einer Taste am Türgriff öffnen und schließen. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen Sitzenden.

---

## 2,1 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum der Stufenhecklimousine fällt mit 440 l groß aus. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen auf großzügige 770 l (gemessen bis Fensterunterkante).



**Der Kofferraum mit 440 l Volumen fällt in dieser Fahrzeugklasse recht groß aus. Konkurrenten wie z.B. Alfa Romeo 159 (395 l), Honda Accord (425 l) oder Volvo S40 (400 l) können hier nicht mithalten.**

---

## 3,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich zwar recht einfach anheben, schwingt aber wieder nach unten, wenn man sie zu schnell öffnet. Die äußere Ladekante liegt nicht zu hoch, innen stört aber eine Bordwand von 16 cm. Die Ladeöffnung ist Limousinen-typisch nicht besonders großzügig. Die Nutzbarkeit wird durch das etwas zerklüftete Format und den mächtigen Bügel oben an der Hutablage eingeschränkt.

⊖ Klappt man die Rücksitze um, entsteht eine hohe Stufe am Ladeboden. Die mächtigen Haltebügel der Kofferraumklappe können beim Zuklappen das Gepäck quetschen.

---

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Lediglich unter dem Kofferraumboden findet man ein Ablagefach.

⊕ Der Klappmechanismus funktioniert einfach und ohne großen Kraftaufwand. Leider lassen sich die Lehnen nicht vom Kofferraum aus klappen. Eine Durchladeluke in der Rücksitzlehne erleichtert das Einladen von langen Gegenständen ohne extra die Lehne klappen zu müssen.

2,4

## INNENRAUM

2,0

### Bedienung

**+** Die Bedienung des neuen Kizashi fällt schon nach kurzer Eingewöhnungszeit leicht. Die meisten Schalter sind logisch und ergonomisch gut erreichbar angeordnet. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, auch Pedale und Schalthebel liegen gut zur Hand. Der serienmäßige Regensensor reagiert feinfühlig und lässt sich in der Empfindlichkeit einstellen. Der Lichtschalter ist nicht optimal bedienbar (im Blinkerhebel integriert), eine Lichtautomatik ist aber Serie. Die Bedienelemente der Klimatisierungsautomatik liegen nicht zu tief, die Knöpfe sind schnell nachvollziehbar und übersichtlich beschriftet. Alle elektrischen Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung (bis Türe auf), leider besitzen nur die Vorderen eine Auf-/Abwärtsautomatik. Nettes Detail: Die vorderen Fenster laufen im oberen Bereich langsam und sanft in die Türdichtungen. Die Sitze lassen sich elektrisch einstellen, der Fahrersitz besitzt sogar drei Memory-Tasten, auf welchen die entsprechenden Sitzeinstellungen gespeichert werden können. Die Innenbeleuchtung ist hell - vorne gibt es Leseleuchten, hinten eine zentrale Leuchte. Positiv: Alle Schalter sind vorbildlich beleuchtet. Die Instrumente lassen sich zufriedenstellend ablesen, die weiße Hintergrundbeleuchtung sorgt zwar auch bei Nacht für guten Kontrast, allerdings wirken die vielen kleinen Striche etwas irritierend. Eine Kühlmitteltemperaturanzeige und eine gut ablesbare Kraftstoffanzeige gibt es ebenso, wie Kontrollleuchten für das Fahrlicht. Bei nicht richtig geschlossener Türe oder Klappe (auch Motorhaube) wird auf einem kontrastreichen Mitteldisplay eine entsprechende Warnung ausgegeben. Auf diesem kann man auch die Informationen des Bordcomputers ablesen, welcher über eine Lenkradtaste gut bedienbar ist. Obwohl sich recht viele Tasten auf dem Lenkrad befinden, lassen sich diese dank der sinnvollen Anordnung und einfachen Handhabung gut bedienen. Der Tempomat (Serie) ist einfach bedienbar. Der Blinker besitzt eine Antipffunktion (einmal tippen, dreimal blinken).

**-** Das im Testwagen verbaute Pioneer-Navigationssystem aus dem Suzuki-Zubehörprogramm ist sehr schlecht bedienbar. Es befindet sich zwar in guter Höhe, die kleinen Tasten sind aber ohne Feingefühl praktisch nicht zu betätigen. Auch der Aufbau des Radio- und Navigationsmenüs ist sehr schlecht. Immerhin lässt sich das Radio über die guten Lenkradtasten einstellen. Wer unbedingt ein Navigationssystem benötigt, sollte lieber auf ein portables zurückgreifen und das serienmäßige Radio im Kizashi beibehalten. Der Schalter für die Nebelscheinwerfer ist nicht im Lichtschalter integriert (Nebelschlussleuchten schon), zudem fehlt eine gut einsehbare Kontrollleuchte im Instrumenteneinsatz. Bei voll geöffneter Türen muss man sich vorne weit hinauslehnen, um diese zu schließen, weil die Griffe dann zu weit weg sind.



**Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität des Fahrerplatzes sind gut und bieten wenig Raum für Verbesserungen.**

2,3

### Raumangebot vorne\*

**+** Das Raumangebot vorne ist gut. Personen bis 1,90 m finden genügend Kopf- und Beinfreiheit vor. Dank der angenehmen Innenbreite fällt das subjektive Raumgefühl zufriedenstellend aus, nur die etwas hohe Seitenlinie wirkt beengend.

---

### 3,3 Raumangebot hinten\*

Für die hinten Sitzenden reicht die Kopffreiheit für knapp über 1,80 m große Personen. Die Beinfreiheit wäre hier großzügiger. Die Innenbreite geht hinten in Ordnung, das subjektive Raumgefühl ist zufriedenstellend. Der Mittelsitz kann leider nur als Notsitz betrachtet werden, drei Personen nebeneinander hätten sowieso kaum noch Platz.



**Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und für längere Fahrten weniger geeignet.**

---

## 2,2 KOMFORT

### 2,3 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Kizashi zeigt eine sportlich-straftige Grundhärte ohne dabei zu unkomfortabel zu wirken. Die straffe Auslegung gefällt vor allem auf der Autobahn. Hier ist praktisch kein Nachschwingen oder Schaukeln spürbar (auch voll beladen). Auch flotte Landstraßenfahrt macht mit dem Fahrwerk Spaß. Grobe Unebenheiten wie Kanaldeckel oder Quertufen werden aber doch recht ungefiltert bis zu den Insassen durchgereicht. Bei kurzen Bodenwellen oder feinen Unebenheiten zeigt er sich dagegen erstaunlich gelassen und bügelt diese weitgehend aus. Bei schnell durchfahrenen Kurven hält sich die Seitenneigung des Fahrzeugs in Grenzen.

---

### 2,1 Sitze

⊕ Der Fahrersitz ist elektrisch in der Höhe und Neigung einstellbar. Dadurch finden Personen unterschiedlichster Staturen schnell eine angenehme Sitzposition. Die Lehnen der Vordersitze sind gut konturiert und bieten einen akzeptablen Seitenhalt. Zudem sind sie recht hoch, wodurch auch große Personen im Schulterbereich eine gute Unterstützung haben. Für den Fahrer gibt es eine in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellbare Lordosenstütze. Die Oberschenkelunterstützung der Sitzflächen ist gut, sie könnte aber etwas länger sein. Auch hinten ist die Sitzposition akzeptabel. Die Sitze haben eine angenehme Neigung und sind bequem gefedert. Leider fehlt es etwas an Seitenhalt und Oberschenkelunterstützung. Insgesamt geht der Sitzkomfort aber in Ordnung.

⊖ Der Beifahrersitz ist zwar ebenfalls elektrisch einstellbar, Suzuki hat hier aber sowohl die Neigungs- als auch die Höheneinstellung eingespart.

---

### 3,0 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum ist bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) akzeptabel. Windgeräusche sind angenehm gedämpft. Der Motor zeigt sich zwar stets präsent, wird aber auch bei hohen Drehzahlen nicht aufdringlich laut. Vom Fahrwerk her dringen doch deutliche Poltergeräusche beim Überfahren von Schlaglöchern in den Innenraum.

## 1,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Der leistungsstarke Benzinmotor erwärmt den Innenraum in wenigen Minuten von -10 °C auf Wohlfühltemperatur. Vorne vergehen gerade einmal neun Minuten, hinten dauert es nur wenige Minuten länger. Auch die maximale Heizleistung ist vorne wie hinten gut. Der Kizashi ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Temperatur lässt sich für den Fahrer und Beifahrer getrennt regeln. Die Luftmengenverteilung ist dagegen nur sehr grob und nur in bestimmten Kombinationen regelbar.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen\*

⊕ Die Fahrleistungen des 178 PS starken Kizashi sind gut. Wird der Motor weit ausgedreht, können Überholmanöver sehr flott vollzogen werden. Nicht ganz so gut sind die Elastizitätswerte - speziell im sechsten Gang lässt der Durchzug bei niedrigen Geschwindigkeiten spürbar nach. Trotz des für einen Saugmotor recht ordentlichen maximalen Drehmoments von 230 Nm kann der Japaner hier nicht komplett überzeugen.

## 2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des hubraumstarken Vierzylinders ist gut. Es dringen zwar mit steigender Drehzahl etwas deutlicher Vibrationen in den Innenraum, doch insgesamt fällt die Laufruhe für einen Vierzylinder ohne Aufladung erstaunlich gut aus. Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen sind nicht vorhanden.

## 2,0 Schaltung

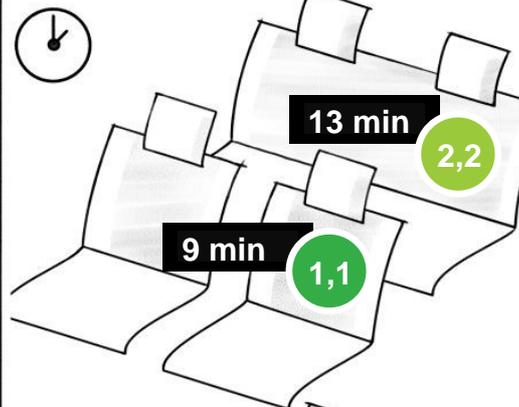
⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe lässt sich sehr schnell und präzise Schalten. Einzig die Schaltwege könnten etwas kürzer sein. Der Rückwärtsgang besitzt zwar eine Sperre gegen versehentliches Einlegen und kracht auch nicht beim Einlegen, doch der Kraftaufwand zum Einlegen ist etwas erhöht.

⊖ Es fehlt eine Schaltpunktanzeige.

## 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Gänge sind perfekt aufeinander abgestimmt und gut gespreizt. Für jede Geschwindigkeit steht der passende Gang bereit. Auch auf der Autobahn fallen die Drehzahlen aufgrund der recht langen Gesamtübersetzung niedrig aus.

### Heizungsansprechen



### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,6 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Japaners ist gut. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug sicher und unkritisch. Es ist nur leichtes Pendeln um die Hochachse spürbar. Auch die Spurrillenempfindlichkeit ist trotz der 235er Bereifung gering. Die Traktionskontrolle arbeitet fein und situationsangepasst. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Kizashi ein gutmütiges leicht untersteuerndes Verhalten. ESP greift früh allerdings aber etwas ruppig ein und stabilisiert das Fahrzeug.

### 2,4 Kurvenverhalten

⊕ Das Eigenlenkverhalten ist leicht untersteuernd ausgelegt. Im Grenzbereich schiebt das Fahrzeug über die Vorderräder und wird durch das früh eingreifende ESP eingebremst.

⊖ Acht geben sollte man aber, wenn man in schnell durchfahrenen Kurven schlagartig vom Gas geht. Dann treten deutliche Lastwechselreaktionen auf und das Fahrzeug drängt mit dem Heck nach. ESP greift zwar auch hier rechtzeitig ein, um Schleudern zu verhindern, doch kann der Fahrer speziell bei rutschiger oder nasser Fahrbahn schnell überfordert werden.

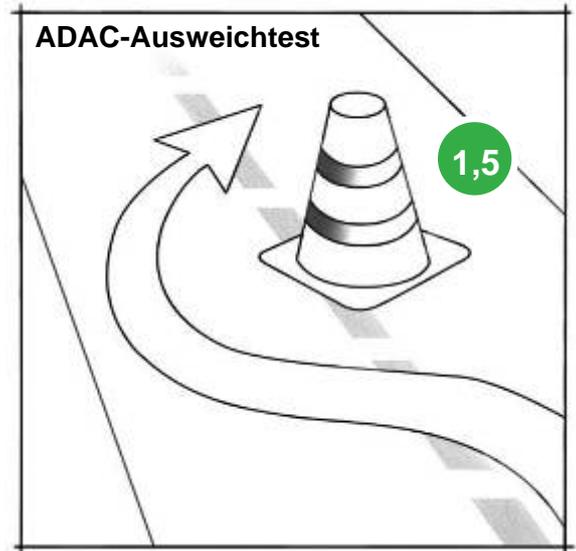
### 2,4 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung arbeitet sehr präzise und zeigt sich ausreichend zielgenau. Das Lenkgefühl ist auch bei schnell durchfahrenen Kurven gut. Die direkte Übersetzung sorgt für eine gewisse Handlichkeit des Fahrzeugs. Der Kraftaufwand beim Rangieren könnte aber etwas geringer sein.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12 m recht groß aus.

### 2,0 Bremse

⊕ Der Suzuki Kizashi benötigt bei einer Vollbremsung von 100 km/h bis zum Stillstand nur 36,5 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport Maxx TT der Größe 235/45R18W). Die Bremse lässt sich fein dosieren und spricht sehr schnell an.



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.

---

**2,3**

## SICHERHEIT

---

**2,6**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**+** Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Damit werden die Mindestanforderungen des ADAC an die aktive Sicherheit erfüllt. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

**2,0**

### Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC-Crashergebnis liegt nicht vor.

**+** Der Kizashi ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Zudem findet sich ein Knieairbag für den Fahrer an Bord. Die vorderen Kopfstützen reichen für maximal 1,80 m große Personen, der Abstand zum Kopf ist sehr gering, wodurch die Kopfstützen bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Auch hinten sind die Kopfstützen hoch genug, allerdings könnten sich diese etwas näher am Kopf befinden. Anschnallerinnerer gibt es für beide vorderen Insassen, nicht aber für die hinten Sitzenden. Die Türgriffe sind sehr stabil, wodurch im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufgebracht werden kann.

**-** Das Warndreieck und der Verbandskasten sind sehr ungünstig unter dem Kofferraumboden untergebracht und im Notfall nicht schnell zu erreichen.

**2,1**

### Kindersicherheit

**+** Kindersitze lassen sich auf den beiden äußeren Rücksitzen einfach und lagestabil befestigen. Hier findet man auch Isofix und Ankerhaken vor. Die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen auch hier Kindersitze befestigt werden.

**-** Der Mittelsitz ist aufgrund seiner ungünstigen Anlenkpunkte nicht für Kindersitze geeignet. Auch laut Hersteller dürfen hier keine Kindersitze transportiert werden. An den hinteren Fensterhebern gibt es keinen Einklemmschutz. Hier können Kräfte von bis zu 200 N wirken.

**3,0**

### Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte zufriedenstellend sein, da sich keine harten Motorbauteile direkt unter der Motorhaube befinden und der Stoßfänger im mittleren Bereich nachgiebig gestaltet ist.

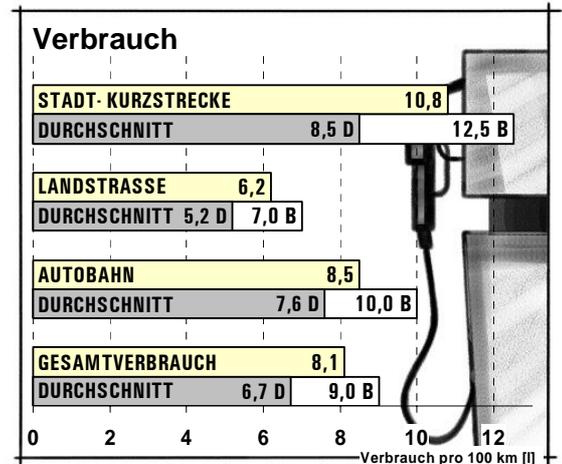
## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,4 Verbrauch/CO2\*

Der Verbrauch des Kizashi liegt noch im zufriedenstellenden Bereich. Der Durchschnittsverbrauch beim ADAC-EcoTest liegt bei 8,1 l/100 km. Mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 185 g/km werden im Kapitel CO<sub>2</sub> 26 Punkte erreicht. Während der Verbrauch außerorts (6,2 l/100 km) und auf der Autobahn (8,5 l/100 km) akzeptabel ist, gönnt sich die Mittelklasse-Limousine in der Stadt etwas mehr Sprit - 10,8 l/100 km wurden gemessen. Hier merkt man die fehlenden Spritspartechniken wie z.B. Schaltpunktanzeige oder Start-Stopp-Automatik.

### 1,4 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß fällt gering aus. Lediglich der CO-Ausstoß auf der Autobahn ist leicht erhöht - das reicht aber trotzdem für 46 Punkte im Schadstoffkapitel. Insgesamt erreicht der Suzuki Kizashi mit 72 Punkten vier Sterne im EcoTest.



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

## 3,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,8 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch an Super-Kraftstoff nicht zu hoch ist, liegen auch die Betriebskosten noch im akzeptablen Bereich.

### 4,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

+ Suzuki gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

### 2,9 Wertstabilität\*

Die Wertstabilität der ganz neuen Mittelklasse-Limousine liegt im guten bis akzeptablen Bereich. Besonders bei jungen Autofahrern sollte die sportliche Limousine auch als Gebrauchtwagen beliebt sein.

## 2,8 Kosten für Anschaffung\*

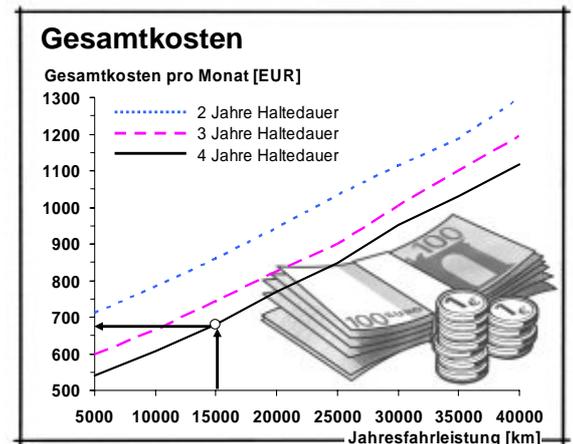
Der Kizashi ist lediglich mit dem leistungsstarken Benzinmotor und der Ausstattung Sport lieferbar. Ein stufenloses Automatikgetriebe mit Allradantrieb für 3.000 Euro kann als eines von wenigen Extra dazu geordert werden. Ansonsten ist die Limousine für 26.900 Euro fast vollständig ausgestattet. So gibt es neben Xenonscheinwerfer und Klimaautomatik auch Ledersitze mit elektrischer Sitzverstellung und Keyless Entry. Ausstattungsberichtigt kann man den Kizashi also fast als Schnäppchen bezeichnen.

## 3,6 Fixkosten\*

Die jährliche KFZ-Steuer liegt für einen Benziner bei hohen 174 Euro pro Jahr. Die Einstufungen in den Versicherungsklassen liegen allesamt nicht besonders günstig.

## 3,3 Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im durchschnittlichen Bereich. Der Kizashi ist in keinem Bereich besonders günstig, zeigt sich aber auch nirgends übertrieben teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 679 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2393 ccm
Leistung	131 kW (178 PS)
bei	6500 U/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R18W
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/45R18W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12/11,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>5,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,4 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>8,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>10,8/ 6,2/ 8,5 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	183g/km / <b>185g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4650/1820/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1475 kg/525 kg</b>
Kofferräumvolumen normal/geklappt	<b>440 l/770 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	720 kg/1700 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	<b>775 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>163 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>73 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>95 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>348 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>679 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/22
Grundpreis	26.900 Euro

## NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Suzuki Kizashi 2.4 Sport

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (inkl. Allrad)	3.000 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem (nur Zubehör, ab)	794 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (nur Zubehör)	388 Euro
Lackierung Metallic	490 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	1,6
Sicht	3,2	Kurvenverhalten	2,4
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	2,4
Kofferraum-Volumen*	2,1	Bremse	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,9	<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Variabilität	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	2,0	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	2,3	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	3,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,4</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,4
<b>Komfort</b>	<b>2,2</b>	Schadstoffe	1,4
Federung	2,3		
Sitze	2,1	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,4</b>
Innengeräusch	3,0	Betriebskosten*	3,8
Klimatisierung	1,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,2
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,9</b>	Wertstabilität*	2,9
Fahrleistungen*	2,1	Kosten für Anschaffung*	2,8
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	3,6
Schaltung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	3,3
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest