



## Suzuki SX4 S-Cross 1.6 DDiS Comfort+ 4x4 (DPF)

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse  
(88 kW / 120 PS)

**S**eit Oktober 2013 ist der neue Suzuki SX4 S-Cross im Handel. Sein Vorgänger wird weiterhin als SX4 Classic angeboten. Optisch ähneln sich die beiden Brüder schon sehr, im Detail kann der neue S-Cross aber mit deutlichen Verbesserungen überzeugen. Vor allem der Kofferraum ist deutlich angewachsen. Die einst nicht sonderlich präzise Schaltung erfreut jetzt mit sportlicher Knackigkeit. Das große Panorama-Glasschiebedach sorgt für einen hellen Innenraum. Leider kann die Verarbeitung von Karosserie und Interieur noch immer nicht vollends überzeugen. Die üppigen Karosseriespalte verursachen deutliche Windgeräusche und somit einen erhöhten Schallpegel im Innenraum. Der 1,6-Liter-Diesel ermöglicht mit seinen 88 kW/120 PS ordentliche Fahrleistungen und angemessene Durchzugskraft bei akzeptablem Verbrauch. Der intelligente Allradantrieb sorgt für zuverlässigen Vortrieb, auch bei wechselndem Untergrund. Fast 30.000 Euro will Suzuki für einen SX4 S-Cross 1.6 DDiS Comfort+ in Grundausstattung. Ob man diesen stolzen Preis für den praktischen Allrounder lohnen will, bleibt einem selbst überlassen. Die Ausstattung kann sich auf jeden Fall sehen lassen.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Chevrolet Trax, Dacia Duster, Nissan Juke, Opel Mokka, Skoda Yeti, Toyota Urban Cruiser.

**+** umfangreiche Serienausstattung, intelligenter Allradantrieb, kräftige & standhafte Bremse, knackiges Schaltgetriebe, gute Ergebnisse beim ADAC Crashtest

**-** hohe Anschaffungskosten, hohe Einstufung in den Versicherungsklassen



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,8 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,5 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,3 Langstrecke

2,5 Transport

2,4 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2013  
Text: Stefan Giuliani

2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,1

### Verarbeitung

Die Verarbeitung des neuen Suzuki SX4 macht auf den ersten Blick einen recht guten Eindruck, im Detail überzeugt sie aber nicht vollständig. So sind die Spaltabstände, insbesondere an Stellen, an denen Kunststoffteile zum Einsatz kommen, nicht immer ganz gleichmäßig. Zudem sind die Spalte sehr groß gehalten. Insgesamt ist die Karosserie wertig, aber nicht schön geschaffen. Innen sieht es ähnlich aus: Zum Großteil ist das Interieur solide verarbeitet. Man findet aber überall scharfe Kanten - das wirkt billig. Die verwendeten Materialien liegen auf durchschnittlichem Qualitätsniveau. Im Innenraum dominiert Hartplastik. Der Motorraum ist nach unten nur teilweise verkleidet, der Unterboden im weiteren Verlauf nach hinten relativ glattflächig. An den Karosseriefanken sind zwar großflächig Stoßleisten angebracht. Diese sind aber versenkt montiert und bieten kaum Schutz für's Blech. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet, die Schweller werden aber nicht vor Kratzern geschützt.

- + Die Stoßfänger sind mehrteilig ausgeführt und die besonders vor Beschädigung gefährdeten Bereiche unlackiert. Das erlaubt eine kostengünstige Reparatur.
- Der Tankdeckel wird nicht automatisch von der Zentralverriegelung entriegelt. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Ottokraftstoff befüllt werden, was teure Folge Reparaturen verursachen kann. Die Motorhaube wird nur mit einem primitiven Haltestab aufgehalten. Gasfedern wären hier eine elegantere Lösung.

2,4

### Alltagstauglichkeit

Vor allem die große Reichweite sorgt für eine gute Alltagstauglichkeit. Die maximale Zuladung beträgt 500 Kilogramm. Anhänger mit Bremse dürfen bis 1.500 Kilogramm gezogen werden, ohne Bremse dürfen sie nicht mehr als 600 Kilogramm wiegen.

- + Mit einer Tankfüllung von 47 Liter Diesel können Reichweiten von fast 1.000 Kilometern realisiert werden. Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz, der mittlere Platz der Rücksitzbank sollte nur als Notsitz für kurze Strecken verwendet werden.
- Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, das bei größeren Beschädigungen keine Hilfe bietet.

2,5

### Sicht

Bei der ADAC Rundumsicht-Messung erreicht der SX4 ein nur durchschnittliches Ergebnis. Vor allem die Sicht nach schräg hinten ist stark behindert. Das Fenster zwischen den hinteren Dachholmen ist eher ein Designelement und verbessert die Sicht kaum. Die Rücksicht im Innenspiegel ist mittelmäßig, bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet er automatisch ab.

- + Hinten lässt sich die Karosserie gut abschätzen, vorn entzieht sich die Motorhaube etwas dem Blick des Fahrers. Durch die flache Motorhaube können aber auch flache Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug gut erkannt werden. Die leicht erhöhte Sitzposition bietet dem Fahrer einen recht guten Überblick über das Verkehrsgeschehen. Die beheizten Außenspiegel sind groß und bieten gute Sicht nach hinten.



**Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.**

Front- und Heckscheibe werden großflächig gewischt, bei Verschmutzung sorgen die Fächerdüsen für klare Sicht. Nachts leuchten die Serienmäßigen Bi-Xenonscheinwerfer die Straße aus.

⊖ Die hochgezogene Heckpartie erschwert die Sicht im hinteren Nahbereich. Flache Gegenstände, auch spielende Kinder, können leicht übersehen werden - für Abhilfe sorgt indes die serienmäßige Rückfahrkamera.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg klappt nur durchschnittlich gut. Wenn auch die hoch eingebauten Sitze von Vorteil sind, die hohen und breiten Schweller behindern wieder etwas. Auch die Türöffnung dürfte etwas mehr Kopffreiheit bieten. Hinten ist die Türöffnung recht groß, aber die Tür öffnet nicht ausreichend weit und behindert so unnötig. Für die Zentralverriegelung besitzt das Topmodell Comfort serienmäßig ein schlüsselloses Zugangssystem. Während man den Schlüssel lediglich bei sich tragen muss, können die Türen über Knöpfe an den Griffen (auch an der Heckklappe) ent- und verriegelt werden. Allerdings stört, dass die restlichen Türen und Klappen verriegelt bleiben, wenn man an der Fahrertür öffnet - diese müssen separat entriegelt werden. Die Türrastungen sind zu schwach, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Auch die Rastung ist etwas grob.

## 2,3 Kofferraum-Volumen\*

Im Vergleich zum Vorgänger ist der Kofferraum um über 100 Liter gewachsen und bietet jetzt ein lobenswertes Volumen.

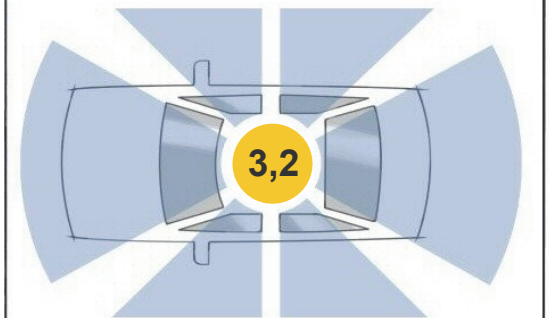
⊕ Unter der Gepäckablage können 380 Liter Gepäck untergebracht werden. Hinter den Rücksitzen lassen sich acht handelsübliche Getränkekisten stapeln. Klappt man die Lehnen um, so vergrößert sich der Kofferraum auf 715 Liter (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Nutzt man das volle Volumen und belädt bis zum Dach, so können fast 1.200 Liter eingeladen werden.

## 2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

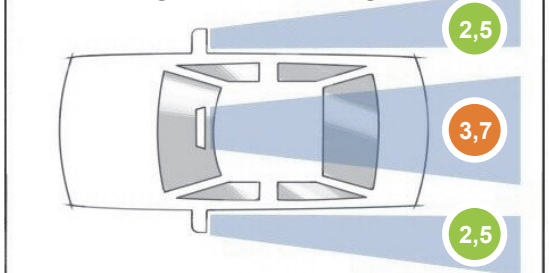
⊕ Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen. Sie schwingt sehr weit nach oben, dass auch Personen mit einer Körpergröße von 1,90 Meter darunter aufrecht stehen können. Durch die große Ladeöffnung und das praktische Format ist der Laderaum sehr gut nutzbar. Man kann auch weit nach vorn gerutschte Gegenstände ohne große Mühe erreichen. Die Ladekante liegt nur 69 cm über der Fahrbahn. Setzt man den Ladeboden in höchster Stellung ein, so müssen beim Ausladen nur wenige Zentimeter überwunden werden.

⊖ Die Beleuchtung des Gepäckraums fällt schwach aus.

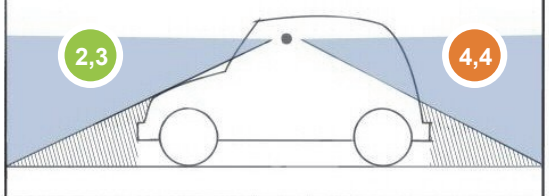
### Rundumsicht



### 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.



Der Kofferraum mit 380 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (275 l) wesentlich größer geworden.

---

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

Die klappbare Rücksitzbank und -lehne ist asymmetrisch im Verhältnis 60:40 geteilt, der Klappmechanismus lässt sich leicht bedienen. Für kleine Gegenstände sind kleine Fächer und Befestigungshaken vorhanden. Wird der Kofferraumboden nicht in tiefster Stellung eingesetzt, so finden darunter auch noch kleine Gegenstände ihren Platz.

---

## 2,7 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

Die Bedienung des Suzuki SX4 ist einfach und unkompliziert - die Ergonomie stellt zufrieden. Somit hält sich auch der Gewöhnungsaufwand in Grenzen. Das serienmäßige Radio- und Navigationsgerät ist sehr gut platziert und lässt sich per Touch-Screen und Lenkradtasten bedienen. Die Menüführung gibt aber eine Fragen auf und bedarf längerer Eingewöhnungszeit, die im Verkehr eine deutliche Gefährdung darstellen kann. Ein Info-Display informiert über Uhrzeit, Außentemperatur und Kraftstoffverbrauch. Es kann aber nur eine Fahrt berechnet werden. Das wechseln zwischen den Anzeigen gestaltet sich unpraktisch. Die elektrischen Fensterheber haben nur am Fahrerplatz eine Automatikfunktion inklusive Einklemmschutz. Das Angebot an Ablagemöglichkeiten ist vorn wie hinten recht gut. Die hinteren Fächer sind aber etwas klein geraten, vorn sind die Becherhalter unpraktisch. Das Bedienteil der serienmäßigen Klimaautomatik liegt etwas zu tief und dürfte etwas übersichtlicher aufgebaut sein. In den vorderen Gängen behindert der Schalthebel. Um an die Schalter der Sitzheizung zu kommen, muss man auch um den Schalthebel greifen.



**Die Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität vermitteln einen zufriedenstellenden Eindruck.**

⊕ Lenkrad (in der Höhe einstellbar), Pedale und Schalthebel liegen günstig. Der Startknopf ist beleuchtet, wird aber leider vom Lenkrad verdeckt. Die Scheibenwischer werden per Regensensor gesteuert. Auch das Abblendlicht wird automatisch geschaltet. Die Instrumente sind recht gut ablesbar, für alle wichtigen Funktionen sind Anzeigen vorhanden. Die Außenspiegel werden elektrisch eingestellt und können angeschwenkt werden. Die Türen und die Heckklappe werden überwacht - dem Fahrer wird signalisiert, ob sie korrekt verschlossen sind. Auf längeren Strecken entlastet der serienmäßige Tempomat. Die gewählte Geschwindigkeit wird dem Fahrer angezeigt.

⊖ Der Schalter für die Nebelscheinwerfer befindet sich, anders als der für die Nebelschlussleuchte, seitlich im Armaturenbrett - die Kontrollleuchte wird vom Lenkradkranz verdeckt. Die losen Gurtschlösser vorn sind beim Anschnallen hinderlich. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, können sie von angeschnallten Insassen kaum noch erreicht werden.

---

## 2,4 Raumangebot vorne\*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m zurückschieben, die Kopffreiheit reicht noch erheblich weiter aus. Auch in der Breite ist der Wagen für die Klasse üppig bemessen, das subjektive Raumgefühl ist großzügig, auch wenn man mit dem Ellenbogen gern mit der Türverkleidung kollidiert.



---

## 3,5 Raumangebot hinten\*

Der Wagen besitzt auf der Rückbank zwei vollwertige Sitze und in der Mitte einen schmalen Notsitz. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so wäre die Beinfreiheit auf den hinteren Sitzen für Insassen bis zu einer Größe von 1,95 m ausreichend. Die Kopffreiheit limitiert den Raum auf den Rücksitzen aber für Personen bis 1,80 m. Das subjektive Raumgefühl ist zufrieden stellend.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Suzuki SX4 S-Cross werden keine Sitzvarianten angeboten.

---

## 2,5 KOMFORT

---

### 2,5 Federung

Das Fahrwerk des neuen SX4 S-Cross unterscheidet sich deutlich vom Vorgänger. Es zeigt sich ausgewogen mit einer deutlichen Tendenz ins Komfortable. Einzelhindernisse, wie abgesenkte Kanaldeckel, werden bis zu einer bestimmten Tiefe gut geschluckt. Werden sie sehr tief, wirkt der SX4 allerdings etwas bockig - die Insassen erreichen deutliche Schläge im Innenraum, die auch akustisch untermalt sind. Die Karosseriebewegungen sind beim Kurvenfahren, Beschleunigen und Verzögern etwas ausgeprägter. Bei Beladung wird der Suzuki tendenziell komfortabler, schwingt auf langen Wellen aber auch deutlicher durch. Auf Kopfsteinpflaster und rauem Fahrbahnbelag steigt die akustische Belastung im Innenraum etwas an.

⊕ Langwellige wie kurzwellige Fahrbahnebenheiten werden vom Suzuki komfortabel abgefedert, wenn auch regelmäßige, lange Wellen die Karosserie etwas zum Durchschwingen anregen. Stuckern tritt kaum auf. Für feine Hindernisse, wie Querfugen, ist das SX4-Fahrwerk geschaffen - sie werden sauber geschluckt.

---

### 2,4 Sitze

Die vorderen Sitze sind im Suzuki SX4 recht gut gelungen. Hinten sitzt man allerdings sehr aufrecht und etwas zu tief.

⊕ Beide Vordersitze können in der Höhe justiert werden. Die Lehnen sind hoch genug, verjüngen nach oben aber etwas früh. Die Konturen von Sitzlehne und -fläche körpergerecht, der Seitenhalt ist ok. Nur im Lordosenbereich sollten die Lehnen mehr Unterstützung bieten. Die straffen Polster bieten auch auf langen Strecken guten Komfort. Der Fahrer sitzt entspannt, die Fußstütze neben dem Kupplungspedal ist groß, aber ergonomisch nicht perfekt gestaltet. Hinten ist die Federung der Sitzpolster auch gut, nur die Konturen wurden nicht in gleichem Maße körpergerecht geformt, daher vermisst man auch etwas Seitenhalt. Die Lehne ist angenehm hoch - ihre Neigung lässt sich einstellen.

⊖ Die Lederbezüge wirken im Sommer unerfreulich schweißtreibend.

---

## 3,0 Innengeräusch

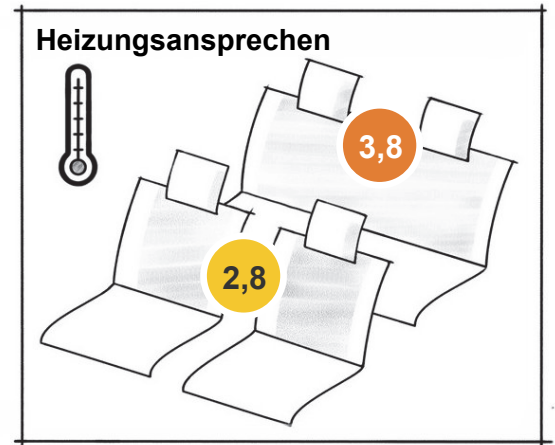
Der Suzuki ist kein Leisetreter. Bei 130 km/h liegt der im Innenraum gemessene Schallpegel bereits bei 70,1 dB(A). Der raue Motor ist jederzeit deutlich präsent. Die Karosserie wirkt schlecht gedämmt, es treten gelegentlich Poltergeräusche auf. Auch die Windgeräusche liegen auf sehr hohem Niveau.

---

## 2,5 Klimatisierung

Die Heizwirkung ist im Suzuki mit Dieselmotor nur durchschnittlich. Vorne und insbesondere hinten vergeht relativ viel Zeit, bis sich bei kalter Witterung angenehme Temperaturen im Innenraum eingestellt haben.

- + Die Zweizonen-Klimaautomatik und die Sitzheizung sind ohne Mehrpreis an Bord (beim Modell Comfort).
- Die Luftverteilung kann nur im Gesamten und in vorgegebenen Stufen eingestellt werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

---

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,3 Fahrleistungen\*

+ Der 1,6 Liter große Commonrail-Turbodieselmotor beschleunigt den Suzuki mit seinen 88kW/120 PS recht ordentlich. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der Suzuki in 6,4 Sekunden. Er besitzt ein gutes Durchzugsvermögen aus niedrigen Drehzahlen, nur im größten Gang verliert er deutlich an Elastizität.

---

### 2,8 Laufkultur

Der Selbstzünder läuft nur durchschnittlich kultiviert. Das Vibrationsverhalten ist zwar für einen Vierzylinder-Diesel lobenswert. Aber akustisch läuft der Motor schon sehr rau. Im unteren Drehzahlbereich kann er mit seiner Laufruhe noch zufrieden stellen, mit der Drehzahl steigt das Brummen und Dröhnen aber linear an.

---

### 1,9 Schaltung

+ Auch bei der Schaltung hat sich zum Modellwechsel viel getan. Das Sechsgang-Schaltgetriebe schaltet sich knackig, nur in wenigen Fällen sperrt es etwas, dass höhere Schaltkräfte nötig sind. Die Schaltwege sind angenehm kurz, hohe Schaltgeschwindigkeiten sind möglich. Der Rückwärtsgang ist per Zugring gegen versehentliches Einlegen gesichert und synchronisiert. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer dabei eine sparsame Fahrweise anzustreben. Am Berg wird das Fahrzeug automatisch für kurze Zeit festgehalten und unterstützt so beim Anfahren.

---

## 2,0 Getriebeabstufung

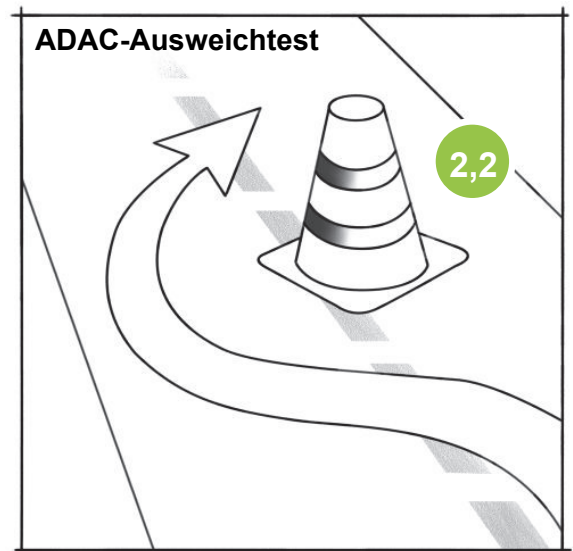
⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen optimal zum Motor. Bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht ein passender Gang zur Verfügung, die Motordrehzahlen sind selbst bei hohem Autobahntempo moderat (2.300 1/min bei 130 km/h).

---

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Wagen hat eine recht gute Fahrstabilität, Längsrillen und Fahrbahnverwerfung stellen für den Suzuki kein Problem dar. Leider ist er aber sehr empfindlich auf Seitenwind. Überholen große Fahrzeuge mit deutlich höherer Geschwindigkeit, so läuft der SX4 gerne aus der Spur. Bei einem schnellen Richtungswechsel verhält sich der Wagen bis zum Grenzbereich gutmütig und unkritisch. Nähert man sich diesem Bereich weiter oder überschreitet ihn, so greift ESP unterstützend ein und hilft, Schleudern zu vermeiden. So meistert der Suzuki auch den ADAC-Ausweichtest ohne besondere Auffälligkeiten recht gut. Der automatisch zuschaltende, elektronisch geregelte Allradantrieb sorgt für gute Traktion und sicheres Vorwärtskommen, auch auf weniger griffigem Untergrund. Über einen Schalter im Mitteltunnel lässt sich zwischen den Betriebsarten Auto, Sport, Snow und Lock wählen und somit die Fahrzeugcharakteristik auf den Einsatzzweck anpassen. In Stellung Sport ändert sich zu den Antriebseigenschaften auch die Kennlinie des Gaspedals. Werden Kurven zu schnell angegangen, schiebt das kleine SUV sicher und gut kontrollierbar über die Vorderräder weg. Lastwechselreaktionen treten nur in geringem Maß auf.



**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.**

---

## 2,6 Lenkung\*

Die kräftige Servounterstützung, die beim Rangieren von Vorteil ist, zerstört bei zügiger Fahrweise die eigentlich recht gute Lenkcharakteristik. Der SX4 spricht auch auf geringe Lenkwinkel zügig an und baut kaum verzögert tapfer Seitenführung auf beiden Achsen auf. Die übermäßige Leichtgängigkeit verwischt leider die Rückmeldung an den Fahrer. Der Suzuki ließe sich exakt durch die Kurven scheuchen, wenn dem Fahrer etwas mehr Gefühl für den Untergrund vermittelt würde. Der Wendekreis ist mit 11,2 m durchschnittlich.

---

## 1,6 Bremse

⊕ Ein Bremsweg von 34,9 Meter ist mustergültig (Mittelwert aus 10 Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: ContiEcoContact 5 der Größe,205/50 R17 89V). Solche Werte werden sonst nur von teuren Sportwagen erreicht. Die Bremse zeigt ein recht gutes Ansprechverhalten und durch elektronische Bremskraftverteilung und ABS gute Stabilität beim Bremsen auf weniger griffigem Untergrund oder in Kurven.

---

**2,1**

## SICHERHEIT

---

**2,5**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Serienmäßig ist der Suzuki mit ESP und Bremsassistent ausgestattet. Ebenso findet man ein Reifendruckkontrollsystem an Bord, welches den Abrollumfang der Räder kontrolliert und dem Fahrer bereits geringen Luftverlust signalisiert. Der Motor kann nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein unbeabsichtigtes Anfahren verhindert wird. Auch der Speedlimiter ist Serie, mit dem die maximale Fahrzeuggeschwindigkeit begrenzt werden kann.
- ⊖ Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, steht die Blinkerfunktion nicht mehr zur Verfügung, was vor allem die Richtungsanzeige beim Abschleppen erschwert.

**2,0**

### Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der SX4 S-Cross 92 % der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Das kleine SUV ist mit Airbags für Fahrer und Beifahrer, Seitenairbags vorn, durchgehende Kopfairbags und sogar einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Die Kopfstützen bieten vorn nur bis knapp 1,80 Meter vollen Schutz, sie sind aber nah am Kopf platziert und können so gut wirken. Die Hinteren reichen bis 1,60 m. Auf den vorderen Plätzen sind Gurtwarner vorhanden, von den hinteren Plätzen wird dem Fahrer der Anschnallstatus signalisiert. An den stabilen Bügeltürgriffen können im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufgebracht werden.
- ⊖ Verbandskasten und Warndreieck sind unter dem Kofferraumboden verstaut und somit im Notfall schlecht erreichbar.

**2,0**

### Kindersicherheit

- ⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Suzuki im Bereich Kindersicherheit 80 % der möglichen Punkte. Auf der Rücksitzbank des SX4 lassen sich zwei Kindersitze stabil befestigen - auch mittels Isofix mit zusätzlichen Ankerhaken auf der Rückseite der Sitzlehne. Die Gurte sind auch für Sitze mit besonders hohem Gurtbedarf lang genug, die Abstände der Gurtanlenkpunkte groß genug, um die Sitze mit Gurten stabil zu befestigen. Der Beifahrerairbag ist jetzt serienmäßig abschaltbar und erlaubt die Montage rückwärts gerichteter Kinderschalen. Der Hersteller erlaubt auf allen Plätzen Kindersitze aller Klassen.
- ⊖ Der Mittelsitz eignet sich nicht gut, um dort Kindersitze zu montieren. Die Gurtanlenkpunkte liegen zu nah zusammen und sind schlecht positioniert. Zudem können dort besonders hohe Kindersitze unter Umständen keinen Platz finden. Die Schließkräfte der hinteren Fensterheber sind sehr hoch und stellen ein großes Verletzungspotential vor allem für Kinder dar. Die Kindersicherungen der hinteren Türen können auch von Kindern sehr leicht deaktiviert werden.

**2,1**

### Fußgängerschutz

- ⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der SX4 72 % der möglichen Punkte. Nur die Vorderkante der Motorhaube und die A-Säulen sind noch zu aggressiv gestaltet.



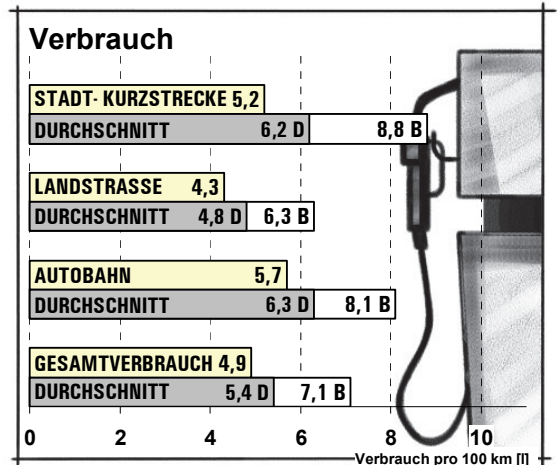
## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 2,9 Verbrauch/CO2\*

Beim ADAC EcoTest wird ein durchschnittlicher CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 156 g/km ermittelt, woraus ein Durchschnittsverbrauch von 4,9 Liter auf 100 Kilometern berechnet wird. Der Verbrauch gliedert sich in 5,2 Liter in der Stadt, 4,3 über Land und 5,7 Liter auf der Autobahn. Beim EcoTest reicht das für 31 Punkte.

### 2,3 Schadstoffe

+ Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind noch gut. Dies wird im ADAC EcoTest mit 37 Punkten prämiert. Insgesamt erhält der SX4 68 Punkte und somit nur drei Sterne.



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

## 3,8 AUTOKOSTEN

### 2,5 Betriebskosten\*

+ Obwohl der neue SX4 in seiner Klasse kein Spritsparmeister ist, erhält er aufgrund der weniger teuren Preise für Dieselmotorkraftstoff gerade noch eine gute Note bei den Betriebskosten.

### 4,1 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Suzuki gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

### 3,5 Wertstabilität\*

Im vierjährigen Kalkulationszeitraum kann dem neuen SX4 ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert werden.

### 4,5 Kosten für Anschaffung\*

- Mit einem Grundpreis von 28.990 Euro ist der Suzuki SX4 S-Cross 1.6 DDiS Comfort+ 4x4 in seiner Klasse nicht gerade günstig. Die reichhaltige Grundausstattung ist nur ein schwacher Trost.

4,3

## Fixkosten\*

☹ Auch die Fixkosten sind nicht gerade erschwinglich. Während die Kfz-Haftpflicht noch relativ günstig ausfällt, ist der Suzuki in den Kaskoklassen sehr hoch eingestuft. Die jährlichen Kfz-Steuer beträgt 160 Euro.

3,8

## Monatliche Gesamtkosten\*

Der SX4 ist nicht gerade ein Sparwunder. Selbst die niedrigen Betriebskosten können nicht verhindern, dass die gesamten monatlichen Unterhaltskosten nur im hinteren Mittelfeld liegen.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 4x2	1.6 4x4	1.6 DDiS 4x2 (DPF)	1.6 DDiS 4x4 (DPF)
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1586	4/1586	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	88 (120)	88 (120)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	156/4400	156/4400	320/1750	320/1750
0-100 km/h[s]	11,0	12,0	12,0	13,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	175	180	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,4 S	5,7 S	4,2 D	4,4 D
CO2 [g/km]	125	130	110	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/20	15/21/20	15/23/20	15/23/20
Steuer pro Jahr [Euro]	62	72	152	160
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	535	583	553	597
Preis [Euro]	19.490	22.990	21.690	25.190

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = Kfz-Haftpflicht  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/50R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,3/11,15 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,2/4,3/5,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	114 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>156 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70,1 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4300/1765/1580 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2050 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1370 kg/500 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>380 l/715 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1500 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	47 l
Reichweite	<b>955 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>104 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>73 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>116 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>351 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>644 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/23/20
Grundpreis	28.990 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro
Schiebe-Hubdach (Panorama)	Serie

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

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

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