



Suzuki Vitara 1.4 BOOSTERJET S Allrad

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (103 kW / 140 PS)

Im November 2015 präsentierte Suzuki für den Vitara eine neue Motorvariante. Zusätzlich zu den beiden bisherigen Motoren (Saugbenziner und Turbodiesel) mit je 120 PS gibt es nun auch einen 1.4 Liter großen Vierzylinder-Turbobenziner mit 140 PS. Dieser tritt stets mit Allradantrieb und ausschließlich in der eigens kreierten Ausstattungslinie "S" auf, die bis auf andersfarbige Dekorelemente und einen neu designten Kühlergrill der bisherigen Topausstattung "Comfort+" entspricht. Allerdings entfällt für den "S" das Panorama-Glasschiebedach. Der neu entwickelte Turbomotor entschädigt mit seiner zupackenden Art für dieses Manko und erfreut den Fahrer mit einem kraftvollen Antritt. In knapp über 10 Sekunden sind laut Suzuki 100 km/h erreicht, bei Bedarf läuft der Wagen Tempo 200. Der Motor ist dabei akustisch recht zurückhaltend, nur bei hohen Drehzahlen wird er lauter. Leider ist der Wagen im Sinne der Spurfähigkeit kurz übersetzt, was für ein erhöhtes Drehzahlniveau auf der Autobahn sorgt. Auch der Verbrauch leidet unter dieser Abstimmung: 6,7 Liter auf 100 Kilometer im EcoTest sind nicht mehr zeitgemäß. Das Fahrwerk ist tendenziell komfortabel, kann aber eine SUV-typische Steifbeinigkeit nicht ablegen. Ebenfalls verbesserungswürdig ist die gefühllose und ungenaue Lenkung. Insgesamt ist der Wagen nicht für eine dynamische Kurvenhatz geeignet. Die Sicherheitsausstattung (fünf Sterne im ADAC Crashtest) und das Platzangebot für Passagiere und Gepäck überzeugen dagegen. Für happige 26.790 Euro ist der Vitara mit dem Boosterjet Motor zu haben, die Optionsliste umfasst dann allerdings nur noch Automatikgetriebe und Metalliclackierung.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u. a. Fiat 500X, Jeep Renegade, Mazda CX-3, Opel Mokka, Skoda Yeti.

+ großer und gut nutzbarer Kofferraum, erhöhte Sitzposition, serienmäßiges Notbremssystem, kräftiger Motor, gute Traktion dank Allradantrieb

- mäßige Verarbeitungsqualität, hoher Verbrauch, schwammige Lenkung, Anschaffung und Unterhalt teuer



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

5,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,6 Langstrecke

2,7 Transport

2,5 Fahrspaß

3,9 Preis/Leistung

Der Film zum Test auf youtube:
www.bitly.com/suzukivitaravideo

Stand: Mai 2016
Text: Christoph Pauly

Die Verarbeitung des Vitara kann nicht überzeugen. Die Karosserie ist schlampig verarbeitet und hinterlässt keinen soliden Eindruck. Ungleichmäßige Spaltmaße, sichtbare Schweißpunkte und mehrteilig zusammengeschweißte Seitenscheibenrahmen trüben das Gesamtbild ebenso wie die billig wirkenden Materialien im Innenraum. Hier kommt ausschließlich Hartplastik zum Einsatz, das kratzempfindlich ist und keine gute Haptik besitzt. Im Vitara S serienmäßig sind rote Dekorelemente, die den Innenraum optisch auflockern. Auch die Edelstahl-Pedalerie und Leder an Lenkrad und Schalthebel sind dann an Bord.

+ Die zu einem großen Teil unlackierte Heckstoßstange ist robust und hält auch mal einen Rempler auf dem Parkplatz aus. Auch der mittlere Teil der vorderen Stoßstange ist nicht lackiert. Die Türausschnitte sind gut abgedichtet und verschmutzen somit nicht so schnell.

- Der Unterboden des Vitara ist kaum verkleidet und nicht durchgehend mit Unterbodenschutz versiegelt. Der Motorraum ist von unten nicht abgeschottet. Der Tankstutzen besitzt keinen Fehlbetankungsschutz und die Tankklappe muss umständlich über einen schlecht erreichbaren Hebel im Innenraum geöffnet werden. Die Motorhaube wird lediglich über einen Haltestab offen gehalten. Die Flanken des Vitara sind vor Remplern kaum geschützt, nur an den Radläufen und am Schweller finden sich unlackierte Kunststoffeinlagen.

Die Alltagstauglichkeit des Vitara S ist zufriedenstellend. Das SUV bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Die maximale Zuladung liegt bei ordentlichen 505 kg, auf der in dieser Ausstattung verbauten Dachreling dürfen maximal 75 kg transportiert werden. Die Anhängelast fällt mit 1.200 kg (gebremst) für einen Kleinwagen durchschnittlich aus. Ungebremst dürfen nur 400 kg an den Haken genommen werden. Die Stützlast liegt bei guten 75 kg. Das reicht auch aus, wenn man einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes auf der Anhängerkupplung montieren möchte. Das Fahrzeug ist mit einem 47 l Tank ausgestattet, was auf Basis des EcoTest-Verbrauchs für eine hohe Reichweite von rund 700 km sorgt.

- Für den Vitara S ist ein Notrad samt Bordwerkzeug und Wagenheber als Zubehör erhältlich, ab Werk ist stets lediglich ein Reifenreparaturset vorhanden. Dieses kann sich im Falle einer Reifenpanne schnell als untauglich erweisen.

Dank versenkbarer Kopfstützen im Fond und verhältnismäßig großen Fensterflächen bietet der Vitara eine zufriedenstellende Rundumsicht - nur die etwas zu breiten C-Säulen stören beim Blick nach schräg hinten etwas stärker. Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können zufriedenstellend erkannt werden. Sowohl die Außen- als auch der Innenspiegel sind ausreichend groß dimensioniert und geben ein zufriedenstellendes Bild des rückwärtigen Verkehrs wieder.



Obwohl der Vitara versenkbare Fondkopfstützen besitzt, wird die Sicht durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt.

⊕ Die kantige Karosserie lässt sich gut abschätzen, was zusammen mit der leicht erhöhten Sitzposition für einen guten Überblick sorgt und das Rangieren auf engem Raum erleichtert. Unterstützung erhält der Fahrer durch eine Einparkhilfe vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera. Beides ist im Serienumfang des Vitara S enthalten, ebenso wie die LED-Scheinwerfer.

Das Abblendlicht mit LED-Technik mit einer tageslichtähnlichen Lichtfarbe sorgt für eine gute Fahrbahnausleuchtung. Nur die Reichweite des Abblendlichts könnte noch etwas größer sein. Für das Fernlicht werden nach wie vor Halogenlampen verwendet, die mit ihrer vom Abblendlicht abweichenden Lichtfarbe für eine unhomogene Ausleuchtung sorgen.

⊖ Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können nur schlecht erkannt werden, da sie hinter der hohen Karosserie für den Fahrer kaum sichtbar sind. Die Rückfahrkamera ist daher ein wichtiges Sicherheitselement, um die Unfallgefahr zu verringern. Für den Vitara sind einige sichtverbessernde Systeme nicht erhältlich, die mittlerweile auch in der Kleinwagenklasse angeboten werden sollten. Es gibt weder einen automatisch abblendenden Innenspiegel noch Kurven- oder Abbiegelicht. Den Außenspiegeln fehlen zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel neben dem Fahrzeug verkleinern könnten.

2,6

Ein-/Ausstieg

Die erhöhte Sitzanordnung sorgt für einen angenehm komfortablen Ein- und Ausstieg, auch wenn man seine Beine aufgrund des hohen und breiten Schwellers weit anheben muss. Im Fond gefällt zwar ebenfalls die erhöhte Sitzbank, insgesamt gelangt man aber dennoch nur zufriedenstellend ins Fahrzeug - die im Fußbereich schmalen Türausschnitte und der hohe Schweller verhindern eine bessere Bewertung. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen an Steigungen offen zu halten.

⊕ Im Vitara findet man serienmäßig ein schlüsselloses Zugangssystem an Bord (Keyless Start). Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen außer für den Fahrer.

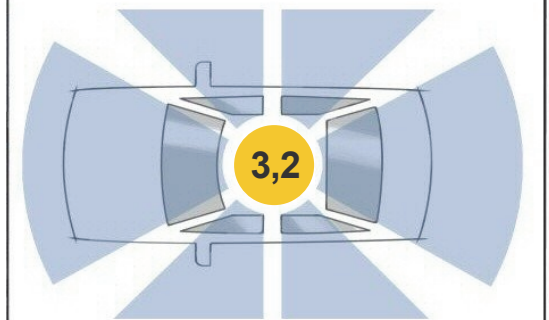
⊖ Eine Umfeldbeleuchtung beim Verlassen des Fahrzeugs (Follow-Me-Home) ist für den Vitara nicht erhältlich. Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

1,7

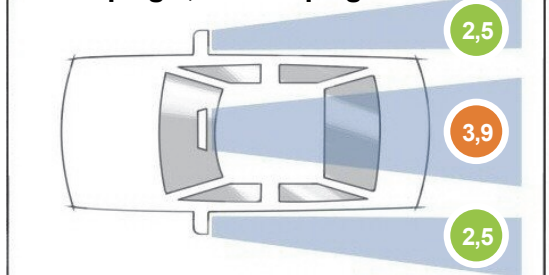
Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Vitara glänzt mit einem großen Kofferraum. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung sind es 340 l, entfernt man diese, lassen sich bis zum Dach 485 l einladen. Dann passen bis zu sieben Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehne um, stehen 695 l (bis Fensterunterkante) bzw. 1.175 l (dachhoch) zur Verfügung.

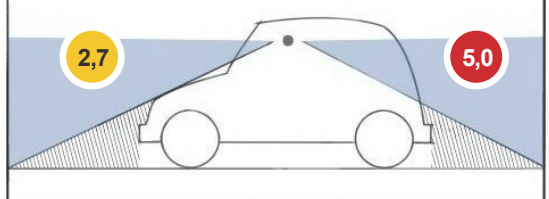
Rundumsicht



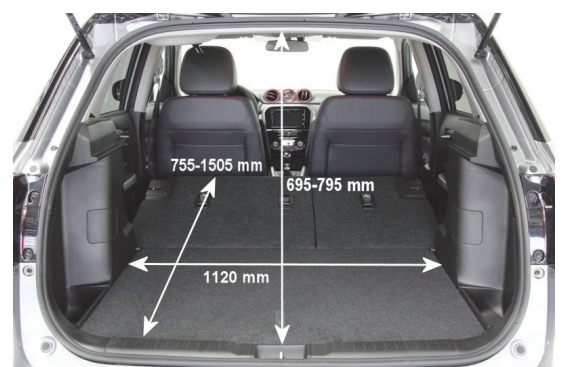
Innenspiegel, Außenspiegel



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.



Mit 340 l Volumen bietet der Vitara überdurchschnittlich viel Platz für das Gepäck.

2,4

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schwingt weit auf - unter der geöffneten Klappe finden Personen bis rund 1,85 m Platz, ohne Gefahr zu laufen, sich den Kopf zu stoßen. Die Ladekante befindet sich rund 72 cm über der Fahrbahn. Gepäck muss somit weit angehoben werden, um es in den Kofferraum zu wuchten. Das Format des Kofferraums ist praktisch und gut nutzbar. Die Kofferraumöffnung ist groß, wodurch auch sperriges Gepäck einfach eingeladen werden kann. Der Kofferraum ist zwar beleuchtet, doch reicht die eine Lampe nicht aus, um das ganze Ladeabteil auszuleuchten.

⊕ In oberer Stellung ist der variable Ladeboden mit der Ladekante weitgehend eben. Nur wenn der variable Ladenboden unten ist, stört eine rund 12 cm hohe Stufe.

2,7

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus lässt sich sowohl von vorn als auch vom Kofferraum aus recht gut erreichen und funktioniert ohne großen Kraftaufwand. Der Ladeboden ist dabei weitgehend eben. Es gibt genügend Ablagen. Neben je einem Fach in der linken/rechten Seitenverkleidung findet man auch unter dem variablen Ladeboden Stauraum für kleines Gepäck, wenn der Ladeboden in oberer Stellung eingelegt ist. Eine 12V-Steckdose gibt es ebenfalls im Kofferraum.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz zur Steigerung der Insassensicherheit bei umgeklappten Rücksitzlehnen gibt es für den Vitara nicht. Möchte man die Rücksitzlehne umklappen, muss man vorher umständlich den Mittelgurt aushängen, da er am Dach angebracht ist.

2,4

INNENRAUM

2,7

Bedienung

Das Cockpit des Vitara ist insgesamt übersichtlich gestaltet. Die meisten Funktionen sind schnell erlernt und geben keine Rätsel auf. Weniger gelungen ist das in dieser Ausstattung serienmäßige Audio- und Navigationssystem mit sieben Zoll großem Touchscreen. Vor allem die Touchfläche zur Lautstärkeregelung kann einen zur Verzweiflung treiben. Es gibt dafür nicht wie üblich einen Drehregler, sondern man muss am linken Rand des Bildschirms mit dem Finger nach oben oder unten streichen - eine präzise Einstellung der Lautstärke ist so kaum möglich, gerade während der Fahrt. Immerhin gibt es für den Fahrer auch die Möglichkeit, die Lautstärke über die Lenkradtasten zu regeln.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind ordentlich angeordnet und der Schalthebel ist gut erreichbar. Der beleuchtete Start-Knopf ist gut erreichbar im Armaturenbrett positioniert, wird aber etwas vom Lenkrad verdeckt. Die Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind klar gezeichnet. Im Multifunktionsdisplay zwischen den Rundinstrumenten werden u. a. der Momentan- und Durchschnittsverbrauch angezeigt. Die Bedienung des Bordcomputers ist jedoch nicht ideal, da die Bedienelemente hinter dem Lenkrad am Kombiinstrument angebracht sind. Das Licht wird am Blinkerhebel manuell oder alternativ vom serienmäßigen Lichtsensor aktiviert.



Sowohl die Verarbeitung als auch die Bedienbarkeit können nicht vollends überzeugen. Hier bietet sich noch genügend Raum für Verbesserungen.

Die Nebelschlussleuchte wird ebenfalls am Blinkerhebel eingeschaltet, für die Nebelscheinwerfer gibt es links im Armaturenbrett einen zusätzlichen Schalter. Die Scheibenwischer vorn besitzen einen in der Intensität einstellbaren Regensensor, zwei manuelle Wischgeschwindigkeiten sowie eine Tippfunktion. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer gewarnt. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist übersichtlich gestaltet und in zufriedenstellender Höhe angebracht. Der Heckscheibenheizungsschalter ist groß und die Heizung wird nach einer gewissen Zeit zugunsten des Kraftstoffverbrauchs automatisch abgeschaltet. Die Schalter der elektrischen Fensterheber sind gut erreichbar, eine Automatikfunktion besitzt aber nur der fahrerseitige. Die Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen. Die Schalterbeleuchtung ist gut, wichtige Bedienelemente sind auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn geht die Anzahl an Ablagen in Ordnung. Es gibt Türfächer und mehrere kleinere Ablagen, ein größeres geschlossenes Fach fehlt aber. Im Fond gibt es Lehnentaschen und kleine Ablagefächer inklusive Flaschenhalter in den Seitenverkleidungen.

– Es fehlt an allen elektrischen Fensterhebern mit Ausnahme des Fahrerfensters ein Fenstereinklemmschutz. Der Status der Nebelscheinwerfer wird nur im Schalter und nicht im Kombiinstrument angezeigt. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneten Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Die Lehne lässt sich nur grob einstellen, eine Feinjustierung, etwa mit einem Drehrad, ist nicht möglich. Der Mittelgurt im Fond ist am Dach angebracht und umständlich zu erreichen.

1,8

Raumangebot vorne*

+ Das Raumangebot vorn ist gut. Personen bis zu einer Größe von knapp 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für noch etwas größere Personen ausreichen. Die Innenbreite fällt für einen Kleinwagen üppig aus, das subjektive Raumgefühl ist dank großer Fensterflächen gut.

2,9

Raumangebot hinten*

Hinten geht es nicht mehr ganz so großzügig zu. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit zwar immer noch für knapp 1,90 m große Insassen. Limitiert ist aber die Kopffreiheit (max. 1,80 m große Personen). Die Innenbreite geht in Ordnung, das Raumempfinden ist angenehm.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis zu einer Größe von 1,80 m ausreichend Platz vor.

4,0

Innenraum-Variabilität

Für den Vitara werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität mit der geteilt klappbaren Rücksitzlehne lediglich ausreichend.

2,8

KOMFORT

2,9

Federung

Das Fahrwerk des Vitara ist zwar mit seiner weichen Grundabstimmung auf Komfort getrimmt, ganz überzeugen kann der Fahrkomfort aber nicht immer.

Lange Bodenwellen quittiert das SUV mit leichtem Nachschwingen - vor allem voll beladen taucht die Hinterachse deutlich ein, schlägt aber dank der großen Federwege nicht durch. Während vor allem Einzelhindernisse (z. B. abgesenkte Kanaldeckel) und auch Querfugen durchaus passabel pariert werden, wirkt der Suzuki auf schlechten Landstraßen ungehobelt und steifbeinig. Je nach Fahrbahnbelag ist teilweise auch eine leichte Stuckerneigung vorhanden, der Abrollkomfort ist allenfalls zufriedenstellend. Die deutlichen Aufbaubewegungen und die ausgeprägte Seitenneigung bei schneller Kurvenfahrt lassen den Vitara nicht nur unsportlich wirken, sondern bringen auch Unruhe ins Fahrzeug. Punkten kann das SUV im Stadtverkehr. Bei niedrigen Geschwindigkeiten spricht die Federung feinfühlig an und auch auf grobem Kopfsteinpflaster hinterlässt der Japaner einen ordentlichen Eindruck.

2,6

Sitze

Sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz lassen sich in allen Varianten serienmäßig in der Höhe einstellen. Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm konturiert und bietet dem Rücken festen Halt. Selbst der Seitenhalt geht vollkommen in Ordnung. Eine einstellbare Lordosenstütze sucht man allerdings vergebens. Die Sitzfläche sorgt für genügend Oberschenkelunterstützung. In der Summe findet man auf den Velourledersitzen mit roten Ziernähten einen guten Sitzkomfort vor, nur die Einstellmöglichkeiten der Sitze sind überschaubar. Im Fond sitzt man nicht ganz so komfortabel wie vorn, unbequem wird es aber auch hier nicht. Die Sitze sind zwar kaum konturiert und es fehlt bei schneller Kurvenfahrt an Seitenhalt, dank der hoch eingebauten Sitzbank hat man aber einen großen Abstand zum Boden, was für eine aufrechte Sitzposition und gute Oberschenkelunterstützung sorgt.

3,1

Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum liegt nicht besonders niedrig. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 71,0 dB(A) ermittelt. Der Turbobenziner ist dabei nur im oberen Drehzahlbereich im Vordergrund, bei Autobahntempo sind die Windgeräusche dominierend. Abrollgeräusche sind vorhanden, aber nicht störend.

3,0

Klimatisierung

Der Vitara ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Temperatur und Luftverteilung lassen sich aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen einstellen. Im ADAC Heizungstest dauert es nicht allzu lange, bis im Innenraum angenehme Temperaturen vorherrschen.

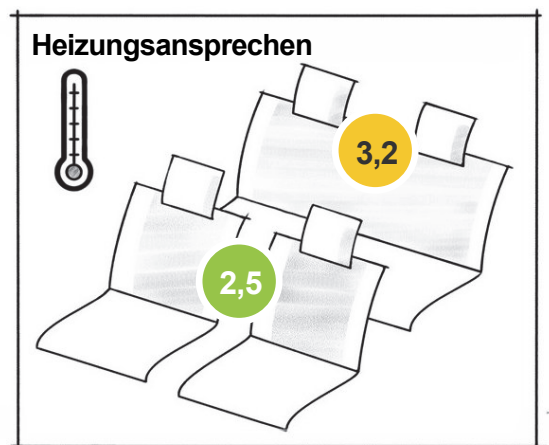
2,2

MOTOR/ANTRIEB

1,4

Fahrleistungen*

⊕ Der 1.4 Liter große Vierzylinder-Turbobenziner mit 140 PS ist der Topmotor im Vitara-Modellprogramm. Dieser zieht kraftvoll durch, könnte seine Kraft aber homogener entfalten: Mitunter kommen leichte Ruckler vor. Der Turbobenziner gibt dank seiner 220 Nm nicht nur bei der Beschleunigungsmessung ein gutes Bild ab, auch die Elastizitätswerte können weitgehend überzeugen. Einen Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert das kleine SUV in nur 5,5 s (gemessen im zweiten und dritten Gang).



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

Im vierten Gang vergeht etwas mehr Zeit - dann ist der Zwischensprint aber in trotzdem in flotten 7,9 s erledigt. Selbst im fünften und sechsten Gang geht es äußerst zügig voran: In rund 10 beziehungsweise 12,7 Sekunden geht es von 60 auf 100 km/h. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei respektablen 200 km/h.

2,5

Laufkultur

Die Laufkultur des Benziners ist passabel. Es leistet sich zwar spürbare Vibrationen, die aber stets im verträglichen Bereich bleiben. Auch akustisch tut er sich (gerade im oberen Drehzahlbereich) nicht als Leisetreter hervor, nervt die Passagiere aber nicht mit seinem Verbrennungsgeräusch.

2,6

Schaltung

Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich insgesamt zufriedenstellend schalten. Die Schaltwege sind kurz, schnelle Schaltvorgänge lassen sich aber nur bedingt vornehmen, da dann der Schaltwiderstand hoch ausfällt. Nicht immer perfekt klappen die Gangwechsel, wenn man die Schaltgasse wechselt - so hakt es teilweise, wenn man vom fünften in den vierten zurückschaltet. Hier könnte die Schaltung noch ein Stück mehr Präzision vertragen. Die Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer entsprechend dem Betriebszustand einen geeigneten Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, wird sie allerdings unsensibel betätigt, kann es im Antriebsstrang ruckeln. Eine Besonderheit ist das serienmäßige Start-Stopp-System, das in drei Stufen programmiert werden kann (Eco, Normal, Komfort). Während im Eco-Modus das Start-Stopp-System möglichst bei jedem Fahrzeugstopp aktiviert wird, um möglichst viel Kraftstoff zu sparen, wird es im Komfort-Modus nur unter optimalen Bedingungen und möglichst ohne Komforteinbußen (z. B. Berücksichtigung der Innenraumtemperatur) für die Insassen aktiviert. Das System arbeitet einwandfrei, wird der erste Gang allerdings während der Stopp-Phase eingelegt, springt der Motor beim Betätigen der Kupplung nicht an, hierfür muss der Gang erst wieder heraus genommen und die Kupplung erneut betätigt werden - ein manueller Motorstart ist aber nicht notwendig.

⊕ Der Rückwärtsgang ist zwar unüblich hinten rechts angeordnet, er ist aber mittels Zugring gegen versehentliches Einlegen gesichert und zudem synchronisiert. So kracht es auch nicht im Getriebe, wenn das Fahrzeug beim Einlegen noch leicht nach vorn rollt. Eine Berganfahrhilfe ist Serie.

2,5

Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Vorwärtsgänge sind insgesamt gut abgestuft, man findet immer eine passende Schaltstufe. Sobald es aber auf die Autobahn geht, fällt die kurze Gesamtübersetzung auf. Diese lässt den Vitara zwar sehr temperamentvoll beschleunigen, das Drehzahlniveau liegt dadurch aber recht hoch: Im sechsten Gang bei 130 km/h rotiert die Kurbelwelle mit etwa 3.000 Umdrehungen. Schon ein etwas länger übersetzter sechster Gang würde hier auf langen Etappen die Drehzahl spritsparend senken.

2,7

FAHREIGENSCHAFTEN

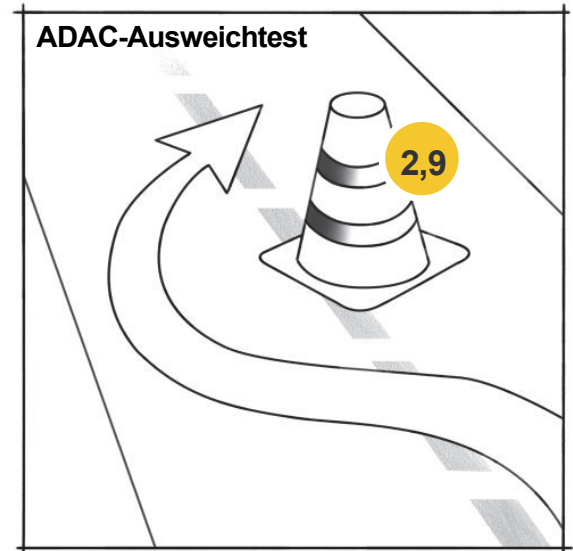
2,8

Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Suzuki Vitara ist insgesamt zufriedenstellend. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls neigt sich zuerst die Karosserie, bevor der Lenkbefehl umgesetzt wird.

Vor allem die Vorderachse pendelt dann deutlich nach und es dauert, bis sich das Fahrzeug wieder stabilisiert. Bei Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen hält das SUV zufriedenstellend die Spur. Den ADAC Ausweichtest meistert der Japaner zwar wenig souverän, aber stets sicher. Schon beim Einleiten des Ausweichvorgangs schiebt das Fahrzeug über die Vorderräder. Beim Zurücklenken greift das ESP dann vehement ein, was dazu führt, dass das Fahrzeug kurzzeitig nicht lenkbar ist. Durch die starken Eingriffe wird viel Geschwindigkeit abgebaut, wodurch sich der Vitara letztendlich problemlos in die Ausfahrgasse zurücklenken lässt. Schon bei verhältnismäßig geringen Kurvengeschwindigkeiten untersteuert das SUV - ein sicheres, aber wenig dynamisches Verhalten. Lastwechselreaktionen sind kaum ausgeprägt.

+ Dank Allradantrieb ist die Traktion auch auf rutschigem Untergrund stets einwandfrei. Der Fahrer kann dabei zwischen vier Fahrmodi wählen. Neben dem Auto-Modus, der die Hinterachse zuschaltet, sobald die Vorderachse Traktionsprobleme erkennen lässt, gibt es die Modi "Sport", "Snow" und "Lock". Im Sport-Modus werden Kraftverteilung und Traktionskontrolle für eine möglichst sportliche Fahrweise optimiert. Der Snow-Modus sorgt dagegen für optimierten Vortrieb auf rutschigem Untergrund - unter anderem wird bei Kurvenfahrt mehr Kraft auf die Hinterachse geleitet und durch Bremsengriffe an den einzelnen Rädern die Traktion erhöht. Im Lock-Modus findet man eine feste Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterrädern vor (50:50), was sich gut eignet, wenn man sich beispielsweise im Gelände oder auf Schnee festgefahren hat.



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.

3,5 Lenkung*

Die Lenkung des Suzuki kann nur wenig überzeugen. Sie arbeitet vor allem um die Mittellage zu indirekt, baut verzögert Seitenführung auf und gibt dem Fahrer kaum Rückmeldung. Das unpräzise Lenkverhalten hat zur Folge, dass es kaum möglich ist, einen längeren konstanten Kurvenradius zu halten, man muss permanent Lenkkorrekturen vornehmen. Die Gesamtübersetzung der Lenkung geht dagegen in Ordnung. Es sind knapp drei Umdrehungen nötig, um von ganz links nach ganz rechts einzuschlagen. Die Lenkkräfte im Stand fallen gering aus.

- Der Wendekreis fällt mit 11,4 m für einen Kleinwagen sehr groß aus.

2,0 Bremse

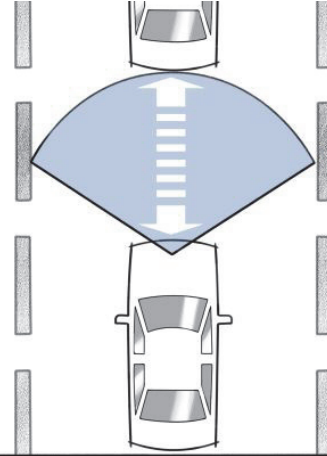
+ Der Bremsweg des Vitara gibt keinen Anlass zur Kritik. Das SUV steht nach rund 36,1 m aus 100 km/h (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Continental ContiEcoContact 94V der Größe 215/55 R17). Die Bremse spricht gut an und lässt sich gefühlvoll dosieren. Die Stabilität beim Bremsen in einer Kurve ist gut.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Eine überzeugende Vorstellung liefert der Vitara bei der aktiven Sicherheit ab. Neben dem obligatorischen ESP samt hydraulischem Bremsassistent und einem über Radsensoren direkt messenden Reifendruckkontrollsystem findet man einen radargestützten Abstandsregelautomaten samt Bremsunterstützung (RBS) an Bord. Das RBS gibt bei einer drohenden Kollision zuerst einen Warnton aus, bevor die Bremse in Bereitschaft gesetzt und der Fahrer durch eine Bremskraftverstärkung unterstützt wird, sobald er die Bremse betätigt. Bleibt der Fahrer weiter inaktiv, bremst das Fahrzeug automatisch und baut so Kollisionsgeschwindigkeit ab. Das System ist zwischen einer Fahrzeuggeschwindigkeit von fünf und 180 km/h aktiv. Ein Speedlimiter ist Serie. Bei einer starken Bremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

- An den Türinnenseiten fehlen Rückleuchten oder Strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen. Die Blinker funktionieren nicht bei eingeschalteter Warnblinkanlage, dadurch ist eine Richtungsänderungsanzeige beim Abschleppen nicht ohne weiteres möglich. Weder Spurhalte- noch Totwinkelassistent sind erhältlich.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Vitara ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn, durchgängigen Kopfairbags und einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Sowohl die Gurte vorn als auch die Gurte an den äußeren Rücksitzen besitzen Gurtstraffer samt -kraftbegrenzer. Im ADAC Crashtest erhält der Vitara gute 89 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Stand: 04/2015). Insgesamt erhält das SUV die vollen fünf Sterne beim ADAC Crashtest. Vorn reichen die Kopfstützen zwar nur für Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m. Sie liegen aber nah am Kopf und können dadurch gut wirken. Im Fond bieten die ebenfalls nah am Kopf liegenden Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von knapp 1,70 m guten Schutz. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen. Für die hinten Sitzenden wird dem Fahrer der Anschnallstatus angezeigt. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall vorteilhaft sein.

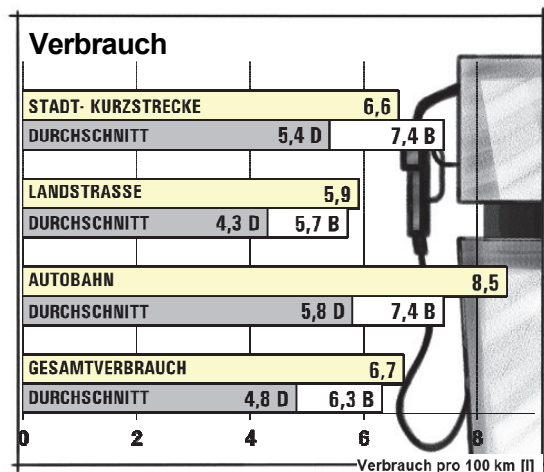
- Warndreieck und Verbandkasten haben keinen speziellen Halter und können dadurch im Notfall schlecht erreichbar sein, wenn sie beispielsweise unter dem Kofferraumboden untergebracht sind. Zur Ladungssicherung gibt es zwar Zurrösen, doch sind diese durch den variablen Ladeboden verdeckt und damit kaum zugänglich.

+ Der Vitara schneidet bei der Kindersicherheit gut ab. Beim ADAC Crashtest erhält der Suzuki 85 Prozent der möglichen Punkte. Auf den zwei Fondplätzen können Kindersitze mittel Isofix-Halterungen sicher montiert werden - das System lässt sich auch ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen. Alternativ lassen sich Rückhaltesysteme auf dem Beifahrersitz und hinten auch mit den langen Gurten befestigen. Die Schlösser sind stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Die Gurtanlenkpunkte liegen optimal und besitzen einen großen Abstand zueinander. Hohe Kindersitze lassen sich problemlos montieren. Der Beifahrerairbag kann serienmäßig deaktiviert werden. Laut Bedienungsanleitung sind Kindersitze aller Altersgruppen auf dem Beifahrersitz und den äußeren Rücksitzen erlaubt. Das Fahrzeug besitzt eine Kennzeichnung für i-Size Kindersitze.

- Der Mittelsitz auf der Rückbank eignet sich nicht zum Befestigen von Kindersitzen und ist vom Hersteller dafür auch nicht freigegeben. Den elektrischen Fensterhebern hinten fehlt ein Einklemmschutz. Die Kindersicherung der Fondtüren kann von Kindern zu einfach deaktiviert werden.

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der Vitara im Bereich Fußgängerschutz 76 Prozent der möglichen Punkte. Während die meisten Bereiche gut entschärft sind, bieten vor allem die harten Strukturen der A-Säulen noch leichtes Verbesserungspotenzial.

- Der Verbrauch des Vitara mit dem Turbobenziner fällt für einen Kleinwagen recht hoch aus, was auch an der kurzen Übersetzung liegt. Zusätzlich hat der Vitara Allrad-Antrieb und stellt eine SUV-Karosserie gegen den Wind. Ein ermittelter Durchschnittsverbrauch von 6,7 l/100 km ist die Quittung. Mit einer CO2-Bilanz von 182 g/km erhält das Fahrzeug 15 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,6 l, außerorts sind es 5,9 l und auf der Autobahn 8,5 l Superbenzin pro 100 km.



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

+ Der Vitara 1.4 Boosterjet kann zwar insgesamt mit einem guten Ergebnis bei der Schadstoffbewertung punkten, es wurde aber im EcoTest eine erhöhte Partikelanzahl im Abgas gemessen. Für den Schadstoffausstoß reicht es so nur für 38 Punkte. In der Summe muss sich der Suzuki mit insgesamt 53 Punkten und drei von fünf Sternen im EcoTest zufrieden geben.

5,2

AUTOKOSTEN

4,8

Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der Vitara verbraucht recht viel, daher auch die schlechte Bewertung in diesem Kapitel.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Suzuki gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

3,4

Wertstabilität*

Für den Suzuki Vitara kann während des vierjährigen Berechnungszeitraums ein durchschnittlicher Restwertverlauf erwartet werden.

5,5

Kosten für Anschaffung*

⊖ Mit einem Grundpreis von 26.790 Euro ist die getestete Variante für einen Kleinwagen alles andere als günstig. Immerhin kann die mit diesem Motor verpflichtend zu wählende Ausstattungslinie "S" mit einer äußerst großzügigen Serienausstattung punkten. Es gibt nur ein Automatikgetriebe und Metalliclackierungen als Option. Einziger Wermutstropfen: Das für die anderen Motorisierungen erhältliche Panoramaglasdach ist nicht bestellbar.

5,5

Fixkosten*

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt moderate 92 Euro.

⊖ Die für einen Kleinwagen äußerst ungünstigen Einstufungen in den Versicherungsklassen (KH: 15; VK: 24; TK: 23) sorgen für sehr hohe Fixkosten.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Durch den hohen Anschaffungspreis und die Unterhaltskosten fallen die monatlichen Gesamtkosten sehr hoch aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.4 BOOSTERJET S Allrad	1.6 DDiS
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1586	4/1373	4/1598
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	103 (140)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	156/4400	220/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	11,5	10,2	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	200	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 l S	5,4 l S	4,0 l D
CO2 [g/km]	123	127	106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/24/23	15/24/23	16/25/23
Steuer pro Jahr [Euro]	88	92	174
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	503	611	531
Preis [Euro]	17.990	26.790	22.790

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1373 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	5500 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	215/55R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,6/5,9/8,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	127 g/km
CO2-Ausstoß Test (*WTW)	182 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4175/1775/1610 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1225 kg/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/695 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1200 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	47 l
Reichweite	700 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	110 Euro
Monatliche Werkstattkosten	72 Euro
Monatliche Fixkosten	115 Euro
Monatlicher Wertverlust	314 Euro
Monatliche Gesamtkosten	611 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/24/23
Grundpreis	26.790 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	Serie
Automatikgetriebe	1.500 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ anklappbar)	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Fahreigenschaften	2,7
Verarbeitung	3,6	Fahrstabilität	2,8
Alltagstauglichkeit	2,8	Lenkung*	3,5
Sicht	2,9	Bremse	2,0
Ein-/Ausstieg	2,6	Sicherheit	1,8
Kofferraum-Volumen*	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,7	Kindersicherheit	2,2
Innenraum	2,4	Fußgängerschutz	1,9
Bedienung	2,7	Umwelt/EcoTest	3,4
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO2*	4,5
Raumangebot hinten*	2,9	Schadstoffe	2,2
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,8		
Federung	2,9		
Sitze	2,6		
Innengeräusch	3,1		
Klimatisierung	3,0		
Motor/Antrieb	2,2		
Fahrleistungen*	1,4		
Laufkultur	2,5		
Schaltung	2,6		
Getriebeabstufung	2,5		

AUTOKOSTEN

5,2

Betriebskosten*	4,8
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	3,4
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	5,5

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen