



Suzuki SX4 S-Cross 1.4 Boosterjet Comfort+ ALLGRIP

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Nach dreijähriger Bauzeit hat Suzuki sein Kompakt-SUV SX4 S-Cross zur Mitte des Modellzyklus gründlich überarbeitet. Vor allem an der Front ist der Japaner kaum wiederzuerkennen. Statt Xenon- kommen nun LED-Scheinwerfer zum Einsatz, dazwischen thront ein mächtiger Chromgrill. Dahinter verbergen sich zwei neue Benzinmotoren, von denen der 140 PS leistende Topmotor unter der Haube des Testwagens steckt. Der Turbodirekteinspritzer macht im SX4 S-Cross eine gute Figur und sorgt für muntere Fahrleistungen. Weniger gefällt allerdings der nur durchschnittliche Testverbrauch von 6,6 l/100 sowie das schlechte Emissionsverhalten. Das Fahrwerk steht einer sportlichen Gangart nicht sonderlich aufgeschlossen gegenüber, sorgt jedoch für einen ordentlichen Federungskomfort und sichere Fahreigenschaften. Die Traktion ist dank des optionalen Allradantriebs tadellos. Der Lenkung mangelt es jedoch an Gefühl und Präzision. Im Innenraum finden die Insassen vorn gute Platzverhältnisse vor, die verwendeten Materialien sind jedoch von schlichter Natur. 28.790 Euro ruft Suzuki für den SX4 S-Cross 1.4 Boosterjet Comfort+ Allgrip auf. Das ist ganz schön happig für ein Fahrzeug von insgesamt durchschnittlicher Qualität, auch wenn der Japaner sehr gut ausgestattet ist und abgesehen vom aufpreispflichtigen Metalliclack keine weiteren Optionen bietet. **Konkurrenten:** u.a. Dacia Duster, Mini Countryman, Mitsubishi ASX, Opel Mokka X, Toyota C-HR.

- ⊕ sehr umfangreiche Serienausstattung, sehr gute Traktion, muntere Fahrleistungen, LED-Scheinwerfer Serie, Notbremssystem serienmäßig
- ⊖ schlichte Materialien, bei hohen Geschwindigkeiten lautes Innengeräusch, gefühllose Lenkung, überempfindlicher Kollisionswarner, schlechte Abgaswerte

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,1**

AUTOKOSTEN **2,0**

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,3
	Transport	3,0
	Fahrspaß	2,9
	Preis/Leistung	2,5

EcoTest ★★☆☆☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

Die Verarbeitungs- und Materialqualität des SX4 S-Cross lässt an der einen oder anderen Stelle merklich zu wünschen übrig. Die Spaltmaße der Karosserie sind bei genauem Hinsehen teils recht groß und schwanken zudem, die Blechkanten dürften sorgfältiger versiegelt sein und im Bereich der Kofferraumklappe fehlt eine Klarlackschicht. Zudem sind dort unschöne Schweißpunkte zu sehen. Hinzu kommt, dass die Türrahmen mehrteilig ausgeführt sind und eine Verkleidung, die darüber hinwegtäuschen könnte, fehlt. Im Innenraum bietet sich dem Betrachter eine schnöde Hartplastiklandschaft, die lediglich von einigen Applikationen im Alu-Look aufgewertet wird. Zumin-

3,2 Alltagstauglichkeit

Mit seinem 47 l großen Tank kommt der Suzuki auf Basis des EcoTest-Verbrauchs bis zu 710 km weit. Als Transportfahrzeug macht der Japaner eine ordentliche Figur. Er darf bis zu 475 kg zuladen, davon 75 kg auf dem Dach. Die Anhängelast beträgt bei gebremsten Hängern maximal 1.200 kg, bei ungebremsten 400 kg. Auf der Anhängerkuppelung dürfen maximal 75 kg lasten - genug für zwei E-Bikes. Sonderlich wendig ist der Suzuki nicht, der Wendekreis beträgt 11,7 m.

⊖ Ein Pannenset ist serienmäßig, ein Not- oder Reserverad ist leider nicht erhältlich. Gleiches gilt für Bordwerkzeug und Wagenheber.

2,6 Licht und Sicht

Die Rundumsicht wird durch die breiten A- und D-Säulen sowie die nicht versenkbaren Kopfstützen beeinträchtigt, ist insgesamt aber durchaus zufriedenstellend.

⊕ Ab der höchsten Ausstattung Comfort verfügt der SX4 S-Cross über Voll-LED-Scheinwerfer, die nachts für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen. Weitere Lichtfunktionen wie Abbiege- oder Kurvenlicht bzw. ein Fernlichtassistent sind jedoch nicht erhältlich. Die Karosserie lässt sich gut abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der erhöhten Sitzposition gut. Parksensoren vorn und hinten sind ebenso serienmäßig an Bord wie eine Rückfahrkamera. Einen Parkassistenten oder ein 360-Grad-Kamerasystem sucht man in der Aufpreisliste jedoch vergebens.

⊖ Wegen des hohen Heckabschlusses sind Gegenstände hinter dem Fahrzeug für den Fahrer nur in größerer

dest der Bereich zwischen den beiden äußeren Lüftungsdüsen ist mit geschäumtem Kunststoff verkleidet. Teils schlecht entgratete Kanten sowie eine wackelige Mittelkonsole tragen ebenfalls nicht zu einem soliden Eindruck bei.

Der Unterboden ist zumindest an den Seiten verkleidet, der Motor sowie der hinteren Bereich liegen jedoch frei und verschmutzen daher schnell.

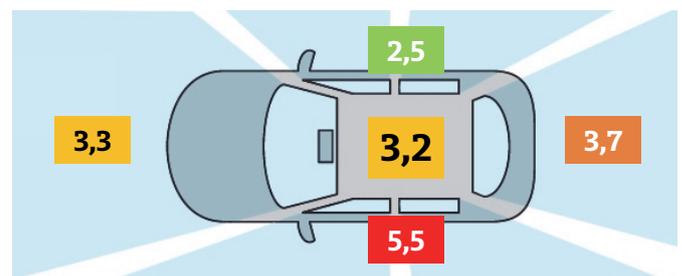
⊖ Die Motorhaube wird lediglich von einem Stab offengehalten, eine Gasdruckfeder wäre die komfortablere, aber auch teurere Lösung.



Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

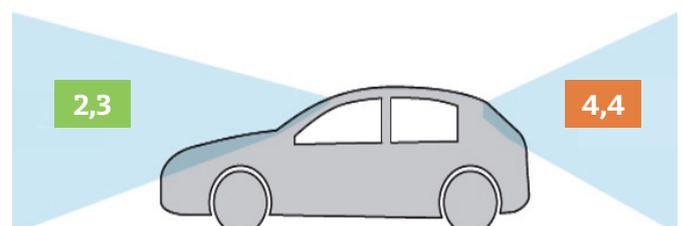
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Entfernung erkennbar. Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, steht die Blinkerfunktion nicht mehr zur

Verfügung, was vor allem die Richtungsanzeige beim Abschleppen erschwert.

2,5 Ein-/Ausstieg

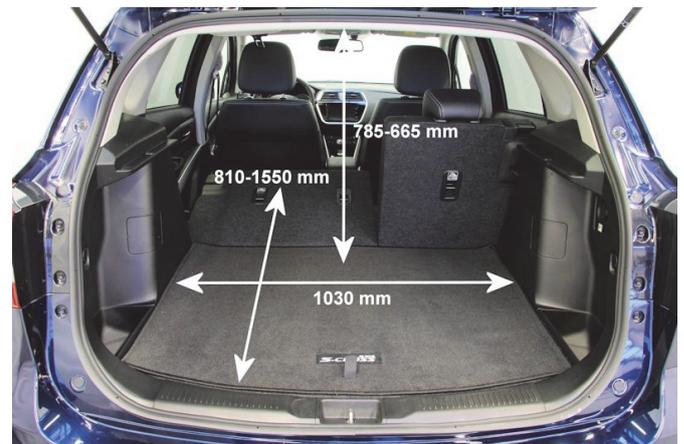
Der SX4 S-Cross ist ab Comfort ist mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das Ent- und Verriegeln erfolgt per Knopfdruck auf Türgriff oder Heckklappe. Das schlüssellose Zugangssystem besitzt aber nur einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden.

Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

⊕ Die Sitzhöhe ist SUV-typisch etwas erhöht, was das Ein- und Aussteigen spürbar erleichtert. Insgesamt fällt das Ein- und Aussteigen angenehm leicht, nur der recht hohe Schweller sowie die weit vorgezogene B-Säule (vorn) und der schmale Fußraum (hinten) stören etwas.

2,6 Kofferraum-Volumen

Das Standardvolumen beträgt 380 l, bis unters Dach beladen passen 510 l oder alternativ acht Getränkekisten in das Gepäckabteil. Klappt man die Rücksitzlehnen um, lassen sich bis zur Fensterkante 715 l und bis unters Dach 1.185 l zuladen.



Mit 380 l Volumen ist der Kofferraum des SX4 S-Cross von klassenüblicher Größe.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum lässt sich gut nutzen. Die Heckklappe öffnet hoch (1,90 m) und gibt einen großen Ausschnitt frei. Eine elektrische Betätigung ist jedoch nicht verfügbar, ein Knopf im Innenraum zum Entriegeln fehlt ebenfalls. Die Ladekante dürfte mit gemessenen 71 cm gerne etwas niedriger sein, dafür befinden sich Ladekante und -boden nahezu auf einem Niveau. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine ebene Ladefläche.

⊖ Der Kofferraum wird mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch umklappen. Beim Umklappen besteht die Gefahr, dass die Gurte eingeklemmt und dadurch beschädigt werden.

sich auch größere Gegenstände verstauen, die seitlichen Ablagefächer nehmen Kleinkram auf. Zusätzlich gibt es einen praktischen Taschenhaken.

⊕ Im Kofferraum findet man zahlreiche Ablagemöglichkeiten. Unter dem doppelten Ladeboden lassen

⊖ Um die Ladungssicherung ist es beim Suzuki nicht sonderlich gut bestellt. Zurrösen gibt es ebenso wenig wie ein Gepäcktrennnetz oder -gitter.

3,1 INNENRAUM

3,1 Bedienung

Die Bedienbarkeit im SX4 S-Cross kann nicht so recht überzeugen. Die Tasten sind zum Teil nicht optimal platziert. So wird das Tastenfeld (u.a. Start-Stopp und Einparkhilfe) links vom Lenkrad von letzterem verdeckt, auch die Tasten zur Bedienung des Telefons und der Sprachsteuerung sind ungünstig im Lenkrad angebracht. Die Bedieneinheit zur Klimaregelung befindet sich weit unten und sorgt damit für eine starke Ablenkung des Fahrers vom Verkehrsgeschehen. Das Infotainmentsystem wiederum ist von der Menüführung nicht optimal gelungen und braucht im Detail Eingewöhnungszeit. Nervig ist vor allem der Verzicht auf Direktwahltasten für die gängigsten Funktionen sowie einen Drehregler zur Einstellung der Lautstärke. Letztere wird über ein Touchfeld reguliert, was nicht sonderlich genau und mit Verzögerung möglich ist. Immerhin befinden sich auf dem Lenkrad zusätzliche Lautstärketasten. Der Bordcomputer zeigt auf Wunsch alle relevanten Informationen an. Die Rundinstrumente für Tacho und Drehzahlmesser sind sehr gut ablesbar. Dazwischen befindet sich das Display für den Bordcomputer. Dieser zeigt zwar alle wichtigen Fahrzeuginformationen an, ist aber extrem umständlich über eine Taste rechts im Kombiinstrument



Die Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität vermitteln einen zufriedenstellenden Eindruck.

zu erreichen. Leider wurde auf eine getrennte Anzeige für Stand- und Abblendlicht verzichtet. Der beleuchtete Startknopf wird vom Lenkradkranz verdeckt, zudem fehlt eine Halterung für den beim Start nicht benötigten Schlüssel. Zwar ist der Suzuki mit elektrischen Fensterhebern rundum ausgestattet, allerdings ist nur für den Fahrer eine Automatikfunktion vorgesehen.

3,1 Multimedia/Konnektivität

Die Ausstattung Comfort+ hat ein Navigationssystem serienmäßig an Bord. Ein FM-Radio mit sieben Lautsprechern, USB-Anschluss, sowie Bluetooth-Freisprecheinrichtung sind ebenfalls serienmäßig. Zudem lässt sich die Bedienoberfläche von Smartphones via Apple Carplay oder

MirrorLink auf den 7-Zoll-Touchscreen des Japaners spiegeln. Weitere Optionen wie CD-Laufwerk (nur für Basismodell zu haben) oder Online-Dienste sind jedoch nicht erhältlich.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Vorn finden die Insassen ordentliche Platzverhältnisse vor. Bis 1,90 m große Insassen haben genügend Platz, über dem Scheitel ist dabei noch eine Handbreit Luft. Auch die

Innenbreite ist mit 1,41 m ordentlich bemessen. Das gute Raumgefühl wird etwas durch das hoch aufbauende Armaturenbrett sowie die hohe Seitenlinie geschmälert.

3,6 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe geht es deutlich beengter zu als vorn. Hier reicht das Platzangebot für knapp 1,80 m große Personen. Allerdings setzt hier nicht die Bein-, sondern die Kopffreiheit die Grenze. Das im SX4 S-Cross Comfort+ serienmäßige Panoramaglasschiebedach geht zu Lasten der Sitzhöhe. Die hohe Seitenlinie, die schmalen Seitenfenster sowie die direkt neben dem Kopf anstehende C-Säule schränken das ordentliche Raumgefühl etwas ein.

2,8 Innenraum-Variabilität

Bei der Variabilität belässt es Suzuki bei umklappbaren sowie zweistufig neigungsverstellbaren Rücksitzlehnen. Vorn gibt es genügend Ablagen, allerdings könnten die Türfächer größer sein und der zweite Becherhalter wird von der Mittelarmlehne verdeckt. Auch die hinteren Türfächer sind recht klein geraten, allerdings finden sich auch dort Halterungen für Einliter-Flaschen. In der Mittelarmlehne finden zwei Becher Platz, Lehnentaschen nehmen

2,9 KOMFORT

2,8 Federung

Eine adaptive Dämpferregelung oder ein Schlechtwegefahrwerk gibt es für den SX4 S-Cross nicht. Das Standard-Setup sorgt insgesamt für einen ordentlichen Federungskomfort. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden bis zu einer bestimmten Tiefe gut geschluckt. Bei

2,8 Sitze

In der Ausstattung Comfort+ nehmen die Insassen im SX4 S-Cross auf Ledersitzen Platz. Die Einstellmöglichkeiten der Vordersitze beschränken sich auf die Sitzhöhe und Lehnenneigung, eine Lendenwirbelstütze gibt es leider nicht. Die Sitze sind recht weit geschnitten und bequem gepolstert, der Seitenhalt dürfte aber ausgeprägter sein.

3,8 Innengeräusch

Mit gemessenen 70,9 dB(A) zählt der Suzuki zu den lauteeren Vertretern seiner Art. Hauptverantwortlich dafür sind neben dem kernigen Motorgeräusch die kräftigen Windge-



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

zusätzlich kleinere Gegenstände auf. Das Handschuhfach hat eine vernünftige Größe, ist aber weder klimatisier- und abschließbar.

groben Unebenheiten wirkt der SX4 allerdings etwas bockig - die Insassen erreichen deutliche Schläge im Innenraum. Der Federungskomfort auf der Autobahn geht in Ordnung, bei schnell aufeinander folgenden Anregungen neigt das Fahrwerk allerdings spürbar zum Stuckern.

Die Sitzposition ist durchaus bequem, wird allerdings etwas durch die nicht höhenverstellbare Mittelarmlehne und die unbequeme Armauflage in der Türverkleidung geschmälert.

Auch hinten sitzt man durchaus bequem, der Kniewinkel ist wegen der höher montierten Bank angenehm groß.

räusche, die bei höheren Geschwindigkeiten die Geräuschkulisse dominieren. Auch die Abrollgeräusche sind in allen Geschwindigkeitsbereichen deutlich vernehmbar.

2,7 Klimatisierung

Ab der Ausstattung Comfort hat der SX4 S-Cross eine Zweizonen-Klimaautomatik, beheizbare Vordersitze sowie ab-

gedunkelten Seitenscheiben an Bord. Unschön: Den Lüftungsdüsen fehlt ein Drehrad, mit dessen Hilfe sich der Luftstrom regulieren lässt.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der 140 PS starke Turbobenziner sorgt im SX4 S-Cross für muntere Fahrleistungen. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Japaner in zügigen 5,6 s. Auch bei den Elastizitätsmessungen schlägt sich das Kompakt-SUV dank der Kombination aus kräftigem Motor und kurzer

Getriebeübersetzung bemerkenswert gut. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h benötigt der Suzuki knapp über zehn Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei exakt 200 km/h.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner ist ein quirliges Aggregat, das mit gutem Ansprechverhalten, Drehfreude und harmonischer Leistungsentfaltung punkten kann. Bereits bei niedrigen Touren legt er sich ordentlich ins Zeug und ist auch höheren Drehzahlen durchaus

aufgeschlossen.

Dabei geht der Motor recht kultiviert zu Werke, im Lenkrad sind nur leichte Vibrationen zu spüren. Im Drehzahlkeller neigt der Benziner bei hoher Lastanforderung etwas zum Brummen.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Topbenziner ist an ein manuelles Sechsganggetriebe gekoppelt, gegen Aufpreis steht eine Sechsstufen-Wandlerautomatik zur Verfügung. Das Schaltgetriebe gefällt mit knackigen und präzise geführten Schaltwegen, die Kupplung lässt sich feinfühlig dosieren. Der Rückwärtsgang ist allerdings unüblich hinten rechts angebracht, jedoch mit einem Sperring versehen.

Die sechste Fahrstufe ist als Fahrgang vergleichsweise kurz übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle bereits mit 3.100 Umdrehungen. Die Gänge sind dementsprechend eng gestuft, sodass die Drehzahlen beim Hochschalten nicht zu sehr abfallen und ausreichend Zugkraft zur Verfügung steht.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest macht das Kompakt-SUV eine ordentliche Figur. Es durchfährt den Hütchenparcours zwar nicht sonderlich dynamisch, aber mit Ausnahme eines kräftig nach außen drängenden Hecks beim Zurücklenken, das vom ESP jedoch wieder eingefangen wird, recht fahr-sicher. Die erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten befinden sich auf recht niedrigem Niveau, der Grenzbereich kündigt sich frühzeitig an. Die Aufbaubewegungen fallen aufgrund des erhöhten Aufbaus etwas stärker aus, ohne dass der Suzuki dabei jedoch taumelig wirkt.

⊕ Der Testwagen war mit dem optionalen Allradssystem Allgrip ausgestattet. Der Fahrer hat dabei die Wahl zwischen vier verschiedenen Modi. Im standardmäßigen Auto-Modus ist der Suzuki für einen bestmöglichen Verbrauch vorwiegend als Frontriebler unterwegs, die Hinterachse wird nur bei auftretendem Schlupf an den Vorderrädern hinzugeschaltet - maximal ist eine Kraftverteilung von 50 : 50 möglich. Daneben stehen die Modi Sport, Snow und Lock (fixe Kraftverteilung von 50 : 50 bis 60 km/h) zur Verfügung. Egal in welchem Modus man auch unterwegs ist, die Traktion ist unter allen Straßenbedingungen sehr gut.

3,1 Lenkung

Die Lenkung ist Suzuki nicht so recht gelungen. Die Nulllage lässt sich nicht eindeutig erfühlen, zudem ist der Lenkkraftverlauf nicht sonderlich harmonisch. Auch die Präzision auf kurvigem Geläuf lässt zu wünschen übrig. Mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sehr direkt übersetzt, der Lenkaufwand vor allem im Stadtverkehr dementsprechend hoch.

2,5 Bremse

⊕ Der Suzuki SX4 S-Cross steht bei einer Vollbremsung aus 100 km/h durchschnittlich nach 35,1 Metern - ein guter Wert. Auch Dosierbarkeit und Ansprechverhalten der Bremsanlage geben keinen Grund zur Klage.

2,8 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der SX4 S-Cross ist in der höchsten Ausstattungsvariante mit einem radargestützten Notbremssystem samt Kollisionswarner ausgerüstet - für die unteren Ausstattungsvarianten ist dieses Sicherheitsfeature leider nicht einmal gegen Aufpreis zu haben. Ebenfalls zum Serienumfang zählen eine adaptive Geschwindigkeitsregelung sowie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem. Spurhalteassistent oder ein Totwinkelwarner sind ebenso wenig erhältlich wie eine Verkehrszeichenerkennung.

⊖ Der Kollisionswarner arbeitet zu sensibel und verursacht häufige Fehlalarme. In der Folge stellt man das System genervt ab - hier sind die Japaner über das Ziel hinausgeschossen.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Bei der passiven Sicherheit erreicht der Suzuki SX4 S-Cross 92 Prozent der möglichen Punkte - ein gutes Ergebnis. Insgesamt fährt der Japaner ein fünf-Sterne-Ergebnis im Euro NCAP-Crashtest (Stand: 04/2016) ein. Serienmäßig ist das SUV mit sieben Airbags ausgestattet, Seitenairbags für die Fondpassagiere sind jedoch nicht erhältlich. Kopfstützen sind für alle fünf Sitzplätze an Bord und lassen sich weit genug herausziehen. Auf den vorderen Plätzen sind Gurtwarner vorhanden, von den hinteren Plätzen wird dem Fahrer der Anschnallstatus signalisiert.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

3,4 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit kommt der Suzuki auf 80 Prozent der erreichbaren Punkte. Auf den äußeren Fondsitzen ist der Japaner mit Isofix-Vorrichtungen ausgestattet, eine i-Size-Kennzeichnung fehlt jedoch. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren. Auf allen Plätzen dürfen Kindersitze sämtlicher Gewichtsklassen befestigt werden. Allerdings sind die Anlenkpunkte der Gurte auf den äußeren Fondsitzen nicht optimal, da das Gurtschloss tief in der Sitzbank versenkt ist, wodurch der Kindersitz nicht optimal fixiert wird. Auch auf dem mittleren Platz lassen sich Kindersitze nicht optimal befestigen, da der Abstand zwischen den beiden Anlenkpunkten viel zu schmal ist - eine sichere Arretierung ist so nicht möglich.

⊖ Die Schließkräfte der hinteren Fensterheber sind sehr hoch und stellen ein großes Verletzungspotential vor allem für Kinder dar. Die Kindersicherungen der hinteren

3,2 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der SX4 S-Cross mit 72 Prozent der möglichen Punkte durchschnittlich ab. Besonders der vordere Bereich der Motorhaube ist recht aggressiv gestaltet und birgt ein großes Verletzungsrisiko.

4,3 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂

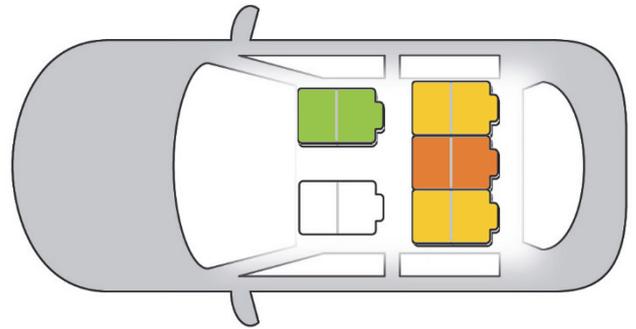
Im ADAC EcoTest kommt der SX4 S-Cross 1.4 Boosterjet Allgrip auf eine CO₂-Bilanz von 179 g/km, dafür gibt es 24 Punkte. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 6,6 l/100 km und gliedert sich in 6,0 l innerorts, 5,9 l außerorts und 8,3 l/100 km auf der Autobahn.

5,0 Schadstoffe

⊖ Im Schadstoffkapitel des ADAC EcoTests sammelt der Japaner bescheidene zehn Punkte. Grund hierfür sind die sehr hohen CO-Emissionen sowie die zu hohe Partikelmasse und -anzahl. Insgesamt kommt der Japaner damit auf 34 Punkte, was lediglich zwei von fünf möglichen Sterne bedeutet.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Türen können auch von Kindern sehr leicht deaktiviert werden.

Eine aktive Motorhaube gibt es ebenso wenig wie ein Fußgängernotbremssystem.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Suzuki verlangt für den SX4 S-Cross 1.4 Boosterjet mit Allgrip-Allradantrieb in der höchsten Ausstattungsstufe Comfort+ heftige 28.790 Euro. Allerdings muss man dabei erwähnen, dass das SUV dafür mit Vollaustattung vom Band läuft. In der Aufpreisliste findet sich lediglich eine Metalllackierung.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt erträgliche 92 Euro, die Versicherungseinstufungen sind jedoch recht hoch. Suzuki gibt auf den Wagen eine dreijährige Fahrzeuggarantie (bis 100.000 km) sowie eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine Lackgarantie gibt es jedoch nicht.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 Boosterjet	1.4 Boosterjet	1.6 DDiS ALLGRIP
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1373	4/1598
Leistung [kW (PS)]	82 (112)	103 (140)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	170/2000	220/1500	320/1750
0-100 km/h [s]	11,0	9,5	13,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	200	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,0 S	5,4 S	4,4 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	113	120	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/18/20	13/18/20	16/21/20
Steuer pro Jahr [Euro]	56	78	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	478	546	578
Preis [Euro]	19.790	23.690	26.390

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6, geregelt	
Hubraum	1.373 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Verbrauch pro 100 km	5,6 l
CO ₂ -Ausstoß	127 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/55 R17V
Länge/Breite/Höhe	4.300/1.785/1.580 mm
Leergewicht/Zuladung	1.290/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	440/1269 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400/1200 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	47 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Ungarn, Esztergom

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,3/10,1/12,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R 17V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiEcoContact 5 94V
Wendekreis links/rechts	11,6 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/5,9/8,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	151 g/km (WTW* 179 g/km)
Reichweite	710 km
Innengeräusch 130 km/h	70,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1255/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/715/1.185 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	115 Euro	Werkstattkosten	76 Euro
Fixkosten	88 Euro	Wertverlust	325 Euro
Monatliche Gesamtkosten	604 Euro		
Steuer pro Jahr	92 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/18/20		
Basispreis SX4 S-Cross 1.4 Boosterjet Comfort+ ALLGRIP	28.790 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.07.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.340
Km-Stand bei Testbeginn	3.196 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremsystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/-
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	550 Euro*
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,1

AUTOKOSTEN

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	2,2
Verarbeitung	4,0	Fahrleistungen	2,2
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	2,2
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,7
Kofferraum-Volumen	2,6	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	3,1
Kofferraum-Variabilität	3,1	Bremse	2,5
Innenraum	3,1	Sicherheit	2,8
Bedienung	3,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Multimedia/Konnektivität	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	3,4
Raumangebot hinten	3,6	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	4,3
Komfort	2,9	Verbrauch/CO ₂	3,6
Federung	2,8	Schadstoffe	5,0
Sitze	2,8		
Innengeräusch	3,8		
Klimatisierung	2,7		

Stand: August 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl