



Suzuki Vitara 1.0 Boosterjet Comfort ALLGRIP

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (82 kW / 111 PS)

Der aktuelle Vitara ist seit 2015 auf dem deutschen Markt zu haben und für Suzuki ein wichtiges und erfolgreiches Modell. Um diesen Erfolg forzusetzen, wurde dem Vitara Ende 2018 ein kleines Facelift verpasst. Äußerlich ist das Facelift an kleinen Änderungen an Front und Heck zu erkennen, Tagfahrlicht und Rückleuchten erstrahlen nun ab der Comfort-Ausstattung in LED-Technik. Auf Wunsch kann man das Dach in Schwarz ordern, Suzuki bietet hier gewisse Individualisierungsmöglichkeiten.

Letztere gibt es nämlich im Innenraum nicht, man kann lediglich unter drei Ausstattungslinien wählen, weitere Extras erhält man ausschließlich über das Zubehörprogramm. Die mittlere Ausstattung Comfort trumpft vor allem mit zahlreichen Systemen zu aktiven Sicherheit auf (z.B. Spurhalte-, Spurwechsel-, Notbremsassistent). Andere, inzwischen selbstverständlich gewordene Extras wie Licht- und Regensensor gibt es dagegen nicht. Immerhin können Navigationssystem und Anhängerkupplung auch nachträglich verbaut werden.

Nachdem der Dieselmotor aus dem Programm gestrichen wurde, stehen noch zwei Turbo-Benziner zur Verfügung: Ein 1,4 Liter Vierzylinder und ein Einliter-Dreizylinder. Letzterer hat sich im Test erstaunlich wacker geschlagen, seine Leistung ist mit 111 PS und 170 Nm maximales Drehmoment völlig ausreichend. Dank Allradantrieb ist auch auf rutschigem Untergrund angemessene Traktion geboten. Nur wirklich sparsam ist der kleine Motor nicht, hier kann er dem Diesel nicht das Wasser reichen.

Wie bisher auch schon bietet der Vitara ein gutes Platzangebot und einen angenehmen Fahrkomfort. Das alles ist zu einem günstigen Preis ab 23.550 Euro zu haben - wobei man sich im Detail noch etwas Feinschliff bei der Verarbeitung im Innenraum wünschen würde. **Konkurrenten:** Mazda CX-3, Fiat 500X, Nissan Juke, Citroen C4 Cactus, VW T-Cross.

- ⊕ gutes Platzangebot vorn und im Kofferraum, komfortables und sicheres Fahrwerk, viele Assistenzsysteme Serie
- ⊖ schlechte Materialien im Innenraum, kleine Mängel bei der Verarbeitung (Knarzen), Lenkung mit zu wenig Rückstellmoment, teils sonst übliche Ausstattung fehlt

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **1,8**

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,1
	Transport	2,8
	Fahrspaß	2,9
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest ★★☆☆☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7 Verarbeitung

Insgesamt geht die Verarbeitung des Suzuki Vitara in Ordnung. Die Karosserie ist sauber gefertigt, die Fugen zwischen den Bauteilen verlaufen gleichmäßig. Die Seitenverkleidungen aus Kunststoff verzeihen den einen oder anderen kleinen Remppler. Die Türrahmen hat Suzuki aus mehreren Teilen zusammengeschnitten, was unschöne Schweißnähte mit sich bringt; aufgrund der fehlenden Türrahmenverkleidungen sind diese auch gut zu sehen. Der Unterboden ist nur seitlich und damit rudimentär verkleidet, im vorderen und hinteren Bereich gibt es reichlich Optimierungspotenzial. Im Innenraum vertraut

3,1 Alltagstauglichkeit

Der Suzuki ist der ideale Begleiter für den Alltag und scheut auch eine Fahrt ins leichte Gelände nicht. Im Vitara können vier Erwachsene samt Gepäck gut unterkommen, die 525 kg Zuladung im Falle des Testwagens sind dafür mehr als ausreichend. Mit optionaler Anhängerkupplung darf der Japaner bis zu 1,2 Tonnen schwere Anhänger ziehen, vorausgesetzt sie verfügen über eine eigene Bremse; fehlt diese, sind nur magere 400 kg zulässig. Die Stützlast darf bis zu 75 kg betragen, damit steht üblicherweise auch einem Fahrradträger mit zwei Pedelecs nichts im Wege. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, wenn der Vitara über eine Dachreling verfügt (ohne Reiling oder Dachschienen 50 kg). Auf Basis des Ecotest-

3,2 Licht und Sicht

Die Abmessungen der kantigen Karosserie lassen sich gut überblicken, auch wenn die Vorderkante der Motorhaube nicht direkt sichtbar ist. Dank der erhöhten Sitzposition hat der Fahrer den umgebenden Verkehr gut im Blick. Die Rundumsicht im japanischen SUV ist insgesamt zufriedenstellend: Mit Ausnahme der breiten D-Säule und der damit einhergehenden schlechten Sicht nach schräg hinten gibt es wenig Grund zu klagen. Der Wischbereich der vorderen Scheibenwischer ist angemessen, nur oben rechts bleibt ein Teil der Scheibe unberührt. Die Frontscheinwerfer gibt es für die Comfort-Ausstattung nur mit Halogenleuchtmitteln; damit ist die Ausleuchtung dank Projektionssystem ordentlich und gleichmäßig, aber doch eher schwach bezüglich Helligkeit und Reichweite; auf nächtlichen Landstraßentouren wünscht man sich die LED-Scheinwerfer der höchsten Ausstattungslinie Comfort+. Rücklichter in LED-Technik sind serienmäßig, ebenso die Rückfahrkamera.

⊖ Zwar sind die Außenspiegel recht groß, ein asphärischer Bereich fehlt jedoch bei beiden. Den Innenspiegel muss man bei Bedarf manuell abblenden. Kurven- oder Abbiegelicht gibt es nicht, ebenso wenig Parksensoren für Front oder Heck.

man weitgehend auf harten Kunststoff - bei einem Preis von über 23.000 Euro könnte etwas mehr als nur die Oberseite des Armaturenbretts weich gestaltet sein. Auf schlechten Straßen entweicht der Einrichtung das eine oder andere leise Knarzen oder Knacken, hier könnte die Verarbeitung auch etwas penibler sein.

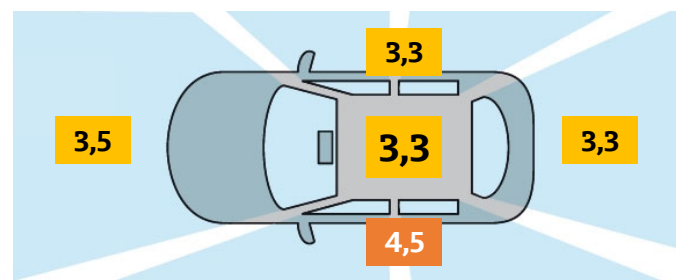
⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab gehalten, den man umständlich einfädeln muss - eine Gasdruckfeder wäre hier deutlich praktischer.

Verbrauchs von 6,9 l pro 100 km kommt das kompakte SUV mit seinem 47 Liter Tank etwa 680 km weiter. Mit seinen moderaten Außenmaßen von 4,17 m Länge und 2,02 m Breite eckt man im Großstadtschungel nicht so schnell an, auch wenn der Wendekreis von 11,4 m noch etwas kleiner ausfallen könnte.

⊖ Im Falle einer Reifenpanne liegt im Vitara nur ein Reifenreparaturset bei, welches sich unter dem Kofferraumboden befindet. Ist dieser voll beladen wird die Zugänglichkeit erschwert. Immerhin kann man über das Zubehör-Sortiment ein Notrad ordern, dann ist neben dem Bordwerkzeug auch ein Wagenheber mit dabei.

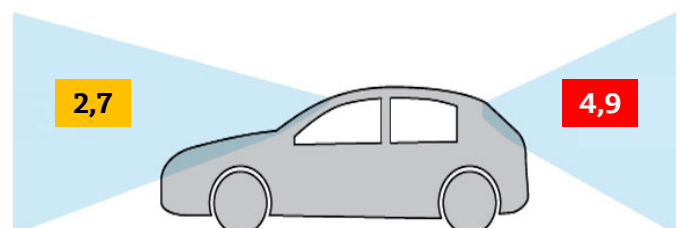
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



2,6 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte sowie der SUV-typisch erhöhten Sitze vorn (Fahrsitz etwa 56 cm über der Fahrbahn, Sitzfläche dabei ganz nach unten gestellt) und hinten recht einfach und bequem. Einzig der ebenfalls hoch positionierte Schweller beeinträchtigt das Ein-/Aussteigen etwas. Die Türrastungen sind ausreichend kräftig

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 375 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 550 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 755 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.280 Liter Volumen zur Verfügung. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit etwa 85 Liter des Laderaums nach unten abtrennen.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe kann man leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Etwa ab 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um sich nicht an der geöffneten, aber nicht besonders hoch schwenkenden Klappe zu stoßen. Die Ladekante liegt etwa 72 cm über der Straße und damit ziemlich hoch. Beim Testwagen mit doppeltem Ladeboden kann man die Stufe innen, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben werden muss, von etwa 12 auf einen Zentimeter

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine zusätzliche praktische Durchlademöglichkeit gibt es nicht. Die Lehnen kann man nur vom Fahrgastraum aus oben entriegeln, Hebel im Kofferraum dafür sind nicht verbaut. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man unbedingt auf die Gurte achten, um diese nicht einzuklemmen und zu

2,9 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Die Bedienung des Vitara kann man schnell erlernen, zum einen gibt es nicht zu viele Einstellmöglichkeiten und Funktionen, zum anderen sind die Tasten bis auf wenige Ausnahmen sinnvoll platziert und nach Funktionen gruppiert. Die Tasten

ausgelegt, sie können die leichten Türen auch an Steigungen gut offen halten; allerdings gibt es nur zwei Rastungen vorn wie hinten. Die Haltegriffe über den äußeren Sitzplätzen erleichtern das Ein- und Aussteigen, der Fahrer muss aber ohne einen solchen Griff auskommen.



Mit 375 l Volumen bietet der Vitara ein größeres Gepäckabteil als viele Konkurrenten.

reduzieren. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Bei umgeklappten Rücksitzen ergibt sich ein weitgehend ebener Kofferraumboden.

⊖ Das Ladeabteil wird nur von einer Leuchte an der rechten Seite beleuchtet, sie kann bei Dunkelheit nicht für optimale Erhellung sorgen.

beschädigen. Zwei kleine Ablagen links und rechts sowie praktische Haken für Einkaufstüten sorgen für Ordnung im Kofferraum.

⊖ Ein Trennnetz oder -gitter für den Kofferraum ist nicht zu haben, es fehlen auch eigene Befestigungspunkte am Dachhimmel.

links unten am Armaturenbrett sind teilweise vom Lenkrad verdeckt, sie werden in der Regel aber nur selten benötigt. Die Standard-Funktionen hat man gut im Griff, auch wenn ein paar Details wie der Lichtschalter im linken Lenkstockhebel nicht

optimal sind. Der Monitor des Navigationssystems könnte noch etwas höher platziert sein, dann läge er noch besser im Blickfeld des Fahrers. Gleiches gilt für das Bedienteil der Klimaautomatik. Dieses ist aber übersichtlich und verständlich gestaltet. Die meisten Schalter und Knöpfe sind beleuchtet, es fehlen aber teilweise die Fensterheberschalter und die Knöpfe am Dachhimmel. Die Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar; alle nötigen Infos werden angezeigt oder sind über den Bordcomputer abrufbar. Bei allen Türen inklusive Kofferraum wird der Fahrer gewarnt - auf eine offene Motorhaube wird er leider nicht hingewiesen.

⊖ Als Innenraumbelichtung gibt es vorne zwei Leseleuchten und mittig am Dachhimmel eine zentrale Leuchte - die Rückbank wird damit nur unzureichend erhellt. Lediglich das Fahrerfenster ist mit einer Ab- und Aufwärtsautomatik ausgestattet, alle anderen Fenster müssen ohne Automatik auskommen. Am Infotainmentsystem kann man die Lautstärke nur umständlich über Sensortasten

einstellen, Drehregler oder sonstige mechanische Tasten gibt es leider überhaupt nicht. Auch muss seine Helligkeit manuell reguliert werden, weil ein Lichtsensor fehlt.



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

3,1 Multimedia/Konnektivität

Ein Radio mit Bluetooth-Freisprechanlage und DAB+ Empfang verbaut Suzuki im Comfort serienmäßig, ebenso ist ein USB-Anschluss dabei. Einen AUX-Anschluss gibt es nicht mehr. Wählt man das optionale Navigationssystem, gibt es zusätzlich einen SD-Kartenleser. Handys lassen sich nach Bedarf auch

über Apple CarPlay und Android Auto koppeln. Spezielle Online-Dienste bietet Suzuki nicht an.

⊖ Ein CD- oder DVD-Laufwerk ist nicht erhältlich. Für die hinteren Passagiere gibt es weder einen USB- noch einen 12-V-Anschluss zum Laden.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist gut - die Beinfreiheit reicht für über 1,90 m große Personen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus, erst 2,1-m-Riesen würden eventuell anecken.

Das Raumgefühl ist angenehm, auch wenn die Innenbreite insgesamt gesehen nur durchschnittlich ist. Ein Panoramadach gibt es nicht.

3,1 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es nicht ganz so großzügig zu, für ein kompaktes SUV passt das aber trotzdem; die Beinfreiheit reicht für knapp 1,85 m große Menschen, wenn die Vordersitze für 1,85 m Personengröße eingestellt sind. Kopffreiheit ist auch hinten mehr vorhanden, hier kommt es erst bei deutlich über 1,90 m Körpergröße zu Kontakt mit dem Dachhimmel. Einem angemessenem Raumgefühl auf der Rückbank steht also nichts im Wege, auch wenn es kein Glasdach für den Vitara gibt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis zu einer Größe von 1,85 m ausreichend Platz vor.

3,8 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorne gibt es Ablagen in den Türen und zwischen den Sitzen; die vorderen

Türfächer sind groß genug, um auch 1,5-l-Flaschen aufnehmen zu können. Die beiden Becherhalter vorne sind sehr simpel

gestaltet und halten nicht jeden Getränkebehälter ausreichend fest. Hinten stehen keine Becherhalter zur Verfügung, auch gibt es keine klassischen Türfächer, sondern nur große Flaschenhalter; die können aber immerhin selbst die großen 1,5-l-Flaschen aufnehmen. Das Handschuhfach ist recht klein und

nicht abschließbar oder klimatisiert, aber zumindest beleuchtet.

⊖ Cupholder sind in einer festen Form, es kommen keine Kunststoffnasen für einen sicheren Halt der Flaschen zum Einsatz. Der Boden ist auch nicht rutschfest.

3,1 KOMFORT

2,8 Federung

Obwohl es für den Vitara nur ein Standard-Fahrwerk ohne elektronische Komponenten gibt, kann der Fahrkomfort überzeugen. Sein Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt, es federt in den meisten Situationen manierlich und für die Insassen angenehm. Innerorts wie auch auf der Landstraße oder auf der Autobahn werden Unebenheiten gut abgefedert und kommen

Kanten nur gedämpft zu den Insassen durch. Wellige Fahrbahnen wie auch Einzelhindernisse bringen das japanische SUV nicht aus dem Konzept. Kopfsteinpflaster sorgt nur für leichte Vibrationen, auch das Dröhnen im Innenraum hält sich in Grenzen.

3,2 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt recht bequem, hat aber bei Kurvenfahrten eher überschaubaren Seitenhalt, weil die Polsterung an den Seiten eher nachgiebig gestaltet ist. Beide Vordersitze verfügen unter anderem über eine SitzhöhenEinstellung - im preissensiblen Segment japanischer Fahrzeuge nicht selbstverständlich. Die Armauflagen sind nur in den vorderen

Türen gepolstert, hinten leider hart und unangenehm. Die Kopfstützen vorn wie hinten können in der Höhe eingestellt werden, der Abstand lässt sich nicht variieren. Die Mittelarmlehne vorn kann in der Länge eingestellt werden, hinten wird keine mittlere Lehne angeboten. Die wenig konturierte Rückbank bietet kaum Seitenhalt, aber selbst Erwachsenen eine angemessene Oberschenkelauflage.

3,3 Innengeräusch

Die allgemeinen Fahr- und Windgeräusche sind nicht zu dominant, so dass sich bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 69,1 dB(A) ergibt. Bis Autobahnrichtgeschwindigkeit kann man

sich entspannt unterhalten. Der Motor arbeitet meistens zurückhaltend im Hintergrund und fällt hauptsächlich unter 1.500 1/min in den höheren Gängen durch sein Brummen auf.

3,2 Klimatisierung

Der Vitara in der getesteten Comfort-Ausstattung besitzt serienmäßig eine Einzonen-Klimaautomatik. Eine Sitzheizung für die Vordersitze ist ebenso aufpreisfrei dabei. Auch abge-

dunkelte hintere Scheiben ab der B-Säule bringt das kompakte SUV mit. Die Luftmenge aus den vorderen Düsen kann man nicht unabhängig von der Richtungseinstellung regulieren.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen

Mit dem kleinen Dreizylinder - er hat nur knapp ein Liter Hubraum - ist man dank Turboaufladung bei Bedarf erstaunlich flott unterwegs. Die 170 Nm Drehmoment liegen schon bei 2.000 1/min an und ermöglichen ein entsprechend schaltfaules Fahren. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im vierten Gang ist in 10,3 Sekunden machbar, das gleiche klappt im fünften Gang immer noch in 14,5 Sekunden. Muss es schnell gehen,

z.B. beim Überholen, sind 60 auf 100 km/h in 7,3 Sekunden möglich (2. und 3. Gang). Der kleine Benziner reagiert mit kurzer Verzögerung auf Gasbefehle, bis der Turbo vollen Druck aufbauen kann, dann aber schiebt er mit Nachdruck an. Obwohl der Vitara nicht gerade klein ist, bietet der Dreizylinder dennoch genug Kraftreserven im Alltag.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Motor zeigt zwar typische Dreizylinder-Vibrationen, das aber nur moderat und gut gedämpft. Er ist insgesamt sehr ordentlich ausbalanciert und gehört damit zu den kultivierten Dreizylindern. Unterhalb von 1.500 1/min gibt er sich im fünften Gang schon bei geringer Last brummig, im vierten Gang

tritt das deutlich weniger auf und in den niedrigeren Gängen nicht mehr störend oder auffällig. Die Leistung entfaltet sich unter 2.000 1/min etwas zögerlich, bei mittleren Drehzahlen jedoch recht spontan.

2,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Fünfganggetriebe bietet insgesamt moderat kurze Schaltwege und lässt sich problemlos bedienen. Der Rückwärtsgang ist rechts hinten angeordnet und nicht speziell gesichert. Legt man ihn ein und rollt der Vitara noch, kracht es im Getriebe - das Auto sollte dabei besser stehen. Anfahren klappt gut, man kann die Kupplung fein genug dosieren und benötigt darüber hinaus keine übermäßige Konzentration für geschliffene Gangwechsel. Die Ganganschlüsse passen gut zu Motor und Fahrzeug, es entstehen keine zu großen

Drehzahlsprünge zwischen den Gängen. Bei 130 km/h dreht der Motor allerdings schon hohe 3.450 1/min - ein sechster Gang wäre zur Drehzahlabenkung bei Autobahntempo sinnvoll, das könnte sich auch positiv auf den Verbrauch auswirken. Eine Berganfahrhilfe, die unfreiwilliges Zurückrollen beim Anfahren unterbindet, ist ebenso an Bord wie ein gut funktionierendes Start-Stopp-System. Die Schalttempfehlungsanzeige könnte durchaus an prominenterer Stelle ihre Tipps geben.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Auch dem Vitara hat Suzuki ein ausgewogenes und sicheres Fahrwerk verpasst, er fährt ordentlich gerade aus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Das kompakte SUV reagiert angemessen auf Lenkimpulse und kann einwandfrei beherrscht werden. In schnell durchfahrenen Kurven halten sich die Lastwechselreaktionen in Grenzen, auch sonst bleiben Seitenneigung und

Aufbaubewegungen im üblichen Rahmen. Das problemlose Fahrverhalten zeigt der Japaner ebenso im ADAC Ausweichtest, hier durchfährt er die Gassen sicher und gut kontrollierbar; die ESP-Eingriffe sind effektiv, das SUV lässt sich nicht wirklich aus dem Konzept bringen. Dank Allradantrieb hat die Traktionskontrolle nicht viel zu tun, der Vitara ist damit auch im Winter zuverlässig unterwegs.

3,2 Lenkung

Angesichts der ansonsten guten Abstimmungsleistungen fällt die Lenkung des Vitara deutlich ab - sehr schade. Die zivilen Suzuki-Varianten haben allgemein das Problem einer gefühllosen und nur mangelhaft zentrierenden Lenkung. Dass Suzuki es eigentlich besser machen könnte, zeigen die Sport-Versionen - beispielsweise lässt sich der Swift Sport deutlich verbindlicher und angenehmer lenken. Aber da hier im Test kein Sport-Vitara angetreten ist, vermittelt seine Lenkung wenig Gefühl

und Rückmeldung von der Fahrbahn. Man kann zwar gut zielen, wie sich beispielsweise beim Ausweichtest zeigt. Jedoch bleibt die Zentrierung im Alltag zu gering, die Nulllage ist schwer zu erfüllen und gerade bei Geschwindigkeiten unterhalb von 100 km/h sollte das Lenkrad klarer in die Nullposition drehen. Die Direktheit der Übersetzung geht in Ordnung, von Anschlag zu Anschlag sind 2,9 Umdrehungen erforderlich.

3,3 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Vitara durchschnittlich 37,2 m - ein nur mäßiger Wert. Immerhin spricht die Bremse ordentlich an und lässt sich

angemessen dosieren. Auch bei höherer Beanspruchung treten keine Probleme oder Verschlechterungen auf.

2,3 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Assistenzausstattung des Vitara in der Comfort-Variante ist umfangreich, auch im Bereich der aktiven Sicherheit. Neben ESP bringt der Japaner einen Notbremsassistenten samt Kollisionswarnung mit, der auch bei höheren Geschwindigkeiten noch warnt und autonom bremst. Ein Tempomat allein ist nicht verfügbar, die automatische Distanzregelung ACC ist jedoch serienmäßig an Bord. Ebenso bekommt man einen Geschwindigkeitsbegrenzer aufpreisfrei mitgeliefert. Der Spurhalte- sowie der Spurwechselassistent, die Verkehrszeichenerkennung und der Müdigkeitswarner ergänzen die umfangreiche Serienausstattung. Mit den Radarsensoren am Heck wird auch querender Verkehr überwacht, wenn man rückwärts fährt. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um dem nachfolgenden Verkehr die Gefahrensituation zu verdeutlichen, zusätzlich wird der Warnblinker aktiviert. Die Reifendrucke werden von Sensoren einzeln überwacht.

	Kollisionswarnung 15-140 km/h Gefahr von Frontaufprall, Warnmeldung & akustisches Signal
	City-Notbremsssystem zwischen 5-60 km/h
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem Notbremsung 5-100km/h, Fußgänger 5-50 km/h, kann bis 50 km/h Kollisionen vermeiden
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren erkennt Fahrzeuge zwischen 3,6 bis 90 km/h Erfassungsbereich längs (8m) quer (20m)
	Totwinkelassistent Erfassungsbereich 0,5-3m neben dem Fahrzeug, Bereich hintere Stoßstange Fahrersitz, hinter der hinteren Stoßstange 4-50m

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Suzuki Vitara 89 Prozent und damit fünf Sterne für gute Insassensicherheit (Test April 2015). Neben Front- und Seitenairbags vorne bringt er auch von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags mit. Zusätzlich ist für den Fahrer ein Knieairbag verbaut. Die Kopfstützen vorn bieten Insassen

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	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 (direkt)

bis 1,85 m guten Schutz, hinten immerhin noch für bis 1,75 m große Personen - allerdings ist hier der Abstand zum Dachhimmel gering, so dass dieser bei größeren Menschen ebenso eine Abstützfunktion übernimmt. Insassen vorn werden aktiv ermahnt, sich anzugurten; hinten wird dem Fahrer der Anschnallstatus angezeigt und es ertönt eine Warnung, wenn sich jemand auf der Rückbank während der

3,3 Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit gibt es beim Crashtest nach Euro NCAP Norm 85 Prozent (Test April 2015). Das Befestigen von Kindersitzen mit den Gurten klappt dabei gut, die hinteren Türen erleichtern den Zugang, die festen Gurtschlösser das Anschnallen. Allerdings ist es aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie nicht so einfach, alle Kindersitz-Modelle lagestabil zu befestigen, hier empfiehlt sich ein Test vor dem Kauf. Auf dem Beifahrersitz gelingt das leichter, Isofix gibt es dort aber nicht; die Airbags kann man deaktivieren, somit sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen zum Einbau zulässig. Die äußeren Sitze hinten verfügen über Isofix-Halterungen und Ankerhaken, haben darüber hinaus eine i-Size-Freigabe. Baut man eine Babyschale mit Base auf der Rückbank ein, muss der Sitz davor etwas nach vorne geschoben werden, wodurch der Platz für einen Erwachsenen auf dem Vordersitz eingeschränkt ist. Drei Kindersitze nebeneinander finden auf der Rückbank verständlicherweise keinen Platz.

⊖ Dem Beifahrerfenster sowie den hinteren elektrischen Fenstern fehlt ein Einklemmschutz. Der Mittelsitz hinten

2,5 Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm konnte der Vitara 76 Prozent erzielen. Die Vorderkante der Front sowie der Bereich der A-Säulen sind noch nicht ausreichend entschärft,

3,2 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO₂

Der Kraftstoffverbrauch des Suzuki Vitara 1.0 Boosterjet samt Allradantrieb liegt im ADAC Ecotest bei insgesamt 6,9 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 185 g pro km, die 22 von 60 Punkte einbringt. Die Werksangabe von 5,7 l/100 km nach NEFZ wird damit deutlich überschritten, allerdings muss fairerweise betont werden, dass im Test mit 200 kg Zuladung gefahren wird, was angesichts des moderaten Leergewichts von 1,2 Tonnen für den Vitara relativ viel ist; zusätzlich enthält der Ecotest einen Autobahnanteil. Die neue WLTP-Angabe von 7 l/100 km ist aber sehr realistisch und im Alltag problemlos erreichbar. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,3 l, außerorts bei 6,1 l und auf der Autobahn bei hohen 8,5 l pro 100 km.

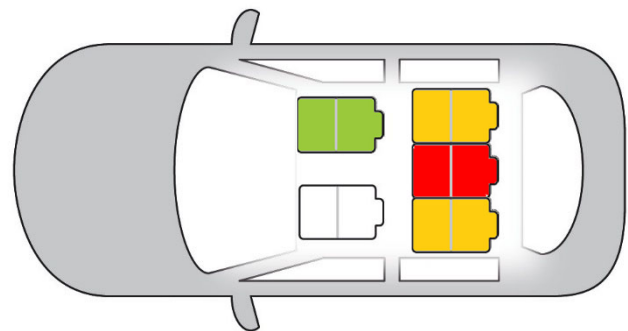
Fahrt abschnallt.

⊖ Warndreieck und Verbandskasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht, dort sind sie im Notfall schlecht zu erreichen, wenn Gepäck im Kofferraum liegt. Auch an stabilen Verzurrösen mangelt es im Kofferraum des Suzukis.

eignet sich auch nach den Herstellerangaben nicht für Kindersitze. Die Kindersicherung in den Fondtüren ist über den kleinen Hebel zu leicht bedienbar und kann auch von Kindern geändert werden.

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)

der mittlere Bereich der Motorhaube zeigte sich dagegen recht nachgiebig. Ein Notbremsassistent samt Personenerkennung ist beim getesteten Vitara serienmäßig an Bord.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas des Vitara 1.0 Boosterjet sind weitgehend gering, allerdings ergibt sich ein erhöhter CO-Ausstoß im Autobahn-Zyklus. Auch ist der Partikelaustritt nicht so niedrig, wie man das angesichts der Reinigung durch einen Otto-Partikelfilter erwarten würde. Beides kostet

wertvolle Punkte, so dass es am Ende nur zu 35 von 50 Punkten reicht. Zusammen mit den CO₂-Zählern landet der Vitara letztlich bei 57 Punkten und somit bei drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 23.550 Euro ist unsere getestete Variante für kompaktes SUV mit guter Ausstattung nicht zu teuer. Gerade bei Assistenten lässt sich Suzuki nicht lumpen und packt eine Menge in den Vitara Comfort. Der Komfortbereich beispielsweise mit Klimaautomatik und Sitzheizung ist auch abgedeckt. Allerdings weist die Ausstattung ein paar unverständliche Lücken auf, so fehlen beispielsweise Parksensoren, Regen- und Lichtsensor sowie die Möglichkeit, helleres Scheinwerferlicht zu bestellen. LED-Scheinwerfer sind der höchsten Ausstattungsvariante Comfort+ vorbehalten.

Überhaupt kann man für das getestete Modell neben der Lackierung praktisch keine Extras ab Werk bestellen. Ein paar Dinge wie das Navigationssystem und eine Anhängerkupplung sind beim Händler nachrüstbar. Die Haftpflichtversicherung ist sehr günstig, auch die Kasko-Absicherung immer noch im moderaten Bereich. Die Kfz-Steuer ist durch die Umstellung auf den WLTP-CO₂-Wert enorm gestiegen, von 88 auf 154 Euro - trotzdem für ein SUV mit Benzinmotor immer noch recht günstig.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 Boosterjet Club	1.4 Boosterjet Comfort
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1373
Leistung [kW (PS)]	82 (111)	103 (140)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	170/2000	220/1500
0-100 km/h [s]	11,5	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/21	14/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	18.650	22.450

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

3-Zyl.-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	998 ccm
Leistung	82 kW/111 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	170 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	7,0/5,7 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	162/129 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17 V
Länge/Breite/Höhe	4.170/1.775/1.595 mm
Leergewicht/Zuladung	1.230/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375/1.120 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400/1.200 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)	7,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	10,3/14,5/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.450 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiEcoContact 5
Wendekreis links/rechts	11,4/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/6,1/8,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	156 g/km (WTW* 185 g/km)
Reichweite	680 km
Innengeräusch 130 km/h	69,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1.205/525 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	375/755/1.280 l

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

Betriebskosten	149 Euro	Werkstattkosten	66 Euro
Fixkosten	100 Euro	Wertverlust	241 Euro
Monatliche Gesamtkosten	556 Euro		
Steuer pro Jahr	154 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/21		
Basispreis Vitara 1.0 Boosterjet Comfort ALLGRIP	23.550 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.02.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	24.457 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.906 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	über Zubehör
Metalllackierung	550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: Juli 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer