



Suzuki Across 2.5 Plug-in-Hybrid Comfort+ E-FOUR CVT

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (225 kW/306 PS)

Die 2019 beschlossene Kooperation zwischen Toyota und Suzuki trägt erste Früchte: Ende 2020 hat Suzuki das Mittelklasse-SUV Across auf den Markt gebracht. Man muss kein Autofachmann sein, um auf den ersten Blick zu sehen, dass es sich beim Across um einen Toyota RAV4 handelt. Bis auf die Markenembleme und dezente Änderungen an Frontschürze und -scheinwerfern sehen die beiden Plug-in-Hybride aus wie eineiige Zwillinge und teilen sich die gleiche Technik, also klassisches Badge-Engineering.

So verwundert es nicht, dass der Across weitestgehend die Stärken und Schwächen des RAV4 Plug-in-Hybrid teilt. Für den Across, der auf derselben Produktionsstraße wie der RAV4 hergestellt wird, sprechen das großzügige Platzangebot, der kraftvolle und gleichzeitig effiziente Hybridantrieb sowie die umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung. Allerdings übernimmt er auch dessen Schwächen, die vorrangig bei der Fahr-sicherheit zu finden sind. Nicht nur, dass der Bremsweg mit rund 40 m aus 100 km/h deutlich zu lang ausfällt, auch beim ADAC Ausweichtest kann der Across nicht überzeugen. Die serienmäßigen Ganzjahresreifen, die im Vergleich zu Sommerreifen weniger Grip haben, tragen in beiden Fällen ihren Teil dazu bei.

Suzuki verlangt für den Across 54.990 Euro, die Ausstattung ist bis auf das fehlende Navigationssystem und die nicht verfügbaren Online-Dienste dabei weitestgehend komplett. Optionen gibt es nicht, dem Kunden bleibt lediglich die Wahl der Lackierung. **Konkurrenten:** u. a. BMW X3, Hyundai Santa Fe, Mercedes GLC, Seat Tarraco, Toyota RAV4, Volvo XC60.

- ⊕ gutes Platzangebot, großer Kofferraum, effizienter und leistungsstarker Antrieb, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- ⊖ langer Bremsweg, Schwächen im Ausweichtest, weder Navigationssystem noch Online-Dienste erhältlich, hoher Fahrzeugpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,9

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,2
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★☆☆☆

2,5

KAROSSERIE / KOFFERRAUM**2,7 Verarbeitung**

Der Across ist gewissenhaft zusammengebaut, kann aber nicht den letzten Schliff vorweisen. Vornehmlich, weil an Materialien und bei der Produktion gespart wurde. So sind die Türrahmen mehrteilig, der Kofferraum seitlich mit billigem, aber kratzempfindlichem Kunststoff ausgekleidet. Die Wertigkeit des Innenraums entspricht dem Klassendurchschnitt. Im oberen Bereich von Armaturenbrett und Türen kommen geschäumte Kunststoffe zum Einsatz, im unteren Bereich findet man ausschließlich Hartplastik vor. Erfreulich ist, dass die A- und B-Säulen mit Stoff bezogen sind. Demgegenüber wirken

einige Bedienelemente wie die mit dickem Gummi überzogenen Drehregler an Infotainment und Klimaanlage wenig wertig.

⊕ Die Anbauteile im Offroad-Look können bei kleinen Parkremplern mit etwas Glück vor teuren Lackreparaturen schützen.

⊖ Die Motorhaube wird von einem einfachem Haltestab offen gehalten - Gasdruckfedern sind hier die bessere Wahl.

3,1 Alltagstauglichkeit

Die rein elektrische Reichweite des Across Plug-in-Hybrid beträgt im Ecotest rund 55 km – damit liegt der Japaner recht deutlich unter der Herstellerangabe von 75 km nach WLTP. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus, verbraucht der Across rund 6,9 l/100 km (Ecotest), so dass man alleine mit dem für einen Plug-in-Hybriden erfreulich großen 55-l-Tank etwa 795 km weit kommt. Das Aufladen der Batterie (genutzte Kapazität: 15,3 kWh inkl. Ladeverlusten) mit dem serienmäßigen Einphasen-Onboard-Lader (3,7 kW) dauert 4,5 h.

Die maximale Zuladung des Testwagens beträgt 554 kg – das reicht selbst für fünf Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 80 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 70 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Suzuki bis zu einem Gewicht von 1.500 kg – das ist ordentlich und für einen Plug-in-Hybriden

nicht selbstverständlich. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er nur bis zu 750 kg wiegen. Im Gegensatz zum RAV4 PHEV stattet Suzuki den Across nicht mit einem Reifenpannenset, sondern erfreulicherweise mit einem Notrad aus.

⊖ Auf einen Fehlbetankungsschutz verzichtet Suzuki, Fehlbetankungen mit Dieselmotorkraftstoff können die Folge sein. Zudem muss der Tankdeckel wie bei Plug-in-Hybriden üblich über eine Taste im Innenraum entriegelt werden, ehe er sich öffnen lässt. Der Tankdeckel sitzt auf der linken, der Ladeanschluss für das Typ-2-Kabel auf der rechten Fahrzeugseite.

Der Across ist mit 2,16 m inklusive Außenspiegeln sehr breit. Deshalb und aufgrund des mit 11,7 m recht großen Wendekreises ist das SUV in der Stadt nicht besonders gut aufgehoben.

2,9 Licht und Sicht

Einparkhilfen vorn und hinten mit aktiver Bremsunterstützung sowie eine Rückfahrkamera sind serienmäßig an Bord. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist für den Across nicht erhältlich. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der neue Suzuki noch zufriedenstellend ab. Hauptkritikpunkt ist die Sicht nach schräg hinten, wo die breiten C- und D-Säulen den Blick nach draußen beeinträchtigen. Gut dagegen kann man durch die Heckscheibe schauen, weil die versenkbaren Kopfstützen nicht stören. Das ändert aber nichts am Problem, dass man bodennahe Hindernisse hinten nahe am Auto nicht erkennen kann – die serienmäßige Rückfahrkamera ist also tatsächlich sicherheitsrelevant.

⊕ Der Suzuki Across erleuchtet nachts mit LED-Scheinwerfern die Fahrbahn. Das Lichtsystem überzeugt mit guter Helligkeit und Homogenität, ohne an die Fahrbahnausleuchtung von High-End-Systemen heranreichen

zu können. Dafür fehlen dem Japaner auch über den serienmäßigen statischen Fernlichtassistenten hinausgehende Funktionen wie Abbiege- und Kurvenlicht, adaptive



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

Lichtverteilung oder ein Fernlichtassistent, der andere Verkehrsteilnehmer ausblenden kann. Positiv und mittlerweile selbst bei Premium-Modellen keine Selbstverständlichkeit ist hingegen die serienmäßige Scheinwerferreinigungsanlage.

⊖ Die Blinkerfunktion ist mit eingeschalteter Warnblinkanlage deaktiviert. So kann ein abgeschlepptes Fahrzeug keine Richtungsänderung anzeigen.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Hier schlägt die Stunde des SUV: Meist ist der Ein- und Ausstieg in dieser Fahrzeugklasse komfortabel möglich. Auch der Across punktet mit seinem Fahrersitz, der in der niedrigsten Stellung sehr angenehme 58 Zentimeter über der Straße liegt. Der Schweller ist allerdings sehr hoch, ansonsten aber kommt man gut mit den Türausschnitten zurecht. Haltegriffe sind am Dachhimmel an allen vier Türen vorhanden.

⊖ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Immerhin lässt sich das System bei Subaru als einem der wenigen Hersteller deaktivieren.

1,9 Kofferraum-Volumen

⊕ 430 Liter lassen sich unter dem Heckrollo verstauen. Bis zum Dach passen 725 Liter oder zwölf Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, bietet der Suzuki bis zur Fensterunterkante und den Vordersitzen 845 Liter Stauraum – belädt man hinter den Vordersitzen das komplette Auto bis unter das Dach, stehen 1.550 Liter zur Verfügung.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch – entweder per Knopfdruck oder per Fußschwenk unter die Heckschürze. Selbst knapp 1,95 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr große Menschen sollten auf das etwas abstehende Schloss achten, das immerhin mit Kunststoff ummantelt ist.

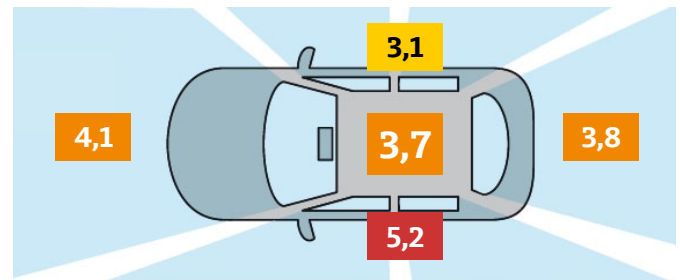
Die Ladekante liegt rund 70 cm über der Straße und damit recht

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich per Hebel oben an den Lehnen umklappen. Dies geht leicht von der Hand, man muss beim Wiederaufstellen aber darauf achten, dass man die äußeren

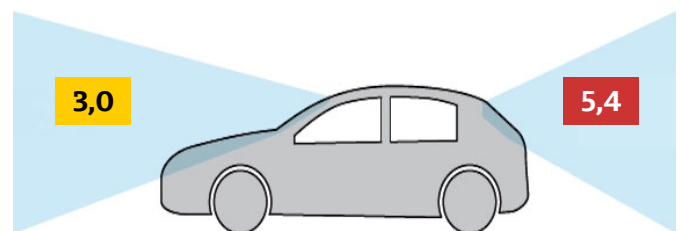
Rundumsicht

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.



Gute 430 | Gepäck fasst der Kofferraum des Across.

hoch. Die Kofferraumöffnung ist breit und sehr hoch, noch dazu ist der Kofferraumboden fast auf einer Höhe mit der Ladekante: Der Kofferraum ist vernünftig nutzbar. Auch gut gelöst: Das Rollo kann man unter dem Kofferraumboden klappertfrei verstauen.

⊖ Nur eine Lampe leuchtet den großen Kofferraum aus, das reicht im Dunkeln nicht.

Gurte in den dafür vorgesehenen Führungen belässt. Sonst können sie in den Lehnenschlossern eingeklemmt und beschädigt werden.

Ablagen im Kofferraum für Kleinkram sind kaum vorhanden, nur unter dem Kofferraumboden und rechts in einem Seitenschaltnischen kann man etwas unterbringen.

2,4 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Das Cockpit ist insgesamt übersichtlich gestaltet, da viele Funktionen im Touchscreen gebündelt sind. Dieser ist in ordentlicher Höhe positioniert, aber nicht zum Fahrer geneigt. Zumindest verfügt das System anders als viele Konkurrenten über einen Drehregler zur Lautstärkeneinstellung. Die Bedienung erfordert eine zielgenaue Betätigung der Schaltflächen. Was vor allem stört: Manche Funktionen und Fahrzeugeinstellungen sucht man über den Touchscreen vergebens, sondern muss sich durch das Menü im Kombiinstrument hangeln.

Das Kombiinstrument liegt im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich einwandfrei ablesen. Anstatt eines Drehzahlmessers gibt es beim Hybrid eine Leistungsanzeige, über die man ablesen kann, wie viel Energie man gerade vom Antriebsstrang abrufen kann. Der Bordcomputer zeigt alle wichtigen Infos an. Scheibenwischer und Licht werden von einem Sensor aktiviert. Das Klimabedienteil ist etwas tief verbaut, aber übersichtlich gestaltet.

3,2 Multimedia/Konnektivität

Bei der Konnektivität leistet sich der Across einen für einen Plug-in-Hybriden ungewöhnlichen Lapsus: Er hat keine Online-Dienste zu bieten, mit deren Hilfe man beispielsweise nach Ladesäulen suchen oder den Ladezustand des Fahrzeugs abfragen kann. Ebenfalls ungewöhnlich: Ein Navigationssystem ist für den Japaner nicht zu haben. Für die meisten Interessenten dürfte dies aber kein Hinderungsgrund sein, zum Across zu greifen. Dank der serienmäßigen Schnittstellen

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Den Fahrersitz kann man für bis zu 1,90 Meter großer Personen zurück schieben. Über dem Scheitel hat man mit dieser Größe noch etwas Luft. Engeengt fühlt man sich im

⊖ Kritik verdienen beispielsweise die Schalter für den Fernlicht- oder Spurhalteassistenten, da diese ungünstig tief und nicht im Sichtfeld des Fahrers untergebracht sind.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum liegen auf Klassenniveau. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, wenn auch etwas gewöhnungsbedürftig.

Apple CarPlay und Android Auto lassen sich Smartphones an das Fahrzeug anbinden und dessen Navigationsapps (z. B. Google Maps und Apple Karten) nutzen, die nebenbei bemerkt ohnehin besser funktionieren als die Routenführungen der Hersteller. Für Musik im Suzuki sorgt ein Audiosystem mit sechs Lautsprechern, das über ein FM-/DAB-Radio, Bluetooth-Audiostreaming oder ein an die USB-Buchse angeschlossenes Medium versorgt wird.

Across trotz des dunklen Dachhimmels und der hohen Fensterlinie keinesfalls.

1,7 Raumangebot hinten

⊕ Hinten hat man richtig viel Platz, die meisten Insassen dürften sogar die Beine übereinanderschlagen können: Selbst wenn der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt ist, haben hinten noch Menschen bis zwei Meter Körpergröße genug Beinfreiheit. Auch von der Kopffreiheit her kann man es sich mit zwei Metern noch im Fond gemütlich machen. Das Raumgefühl wird allenfalls durch den dunklen Dachhimmel und die hohe Fensterlinie eingeschränkt.

2,8 Innenraum-Variabilität

In puncto Variabilität bietet der Across für ein SUV lediglich Hausmannskost. Die Rücksitzlehnen lassen sich umklappen und zweistufig in der Neigung verstellen. Eine verschiebbare Rücksitzbank, wie sie einige Konkurrenten bieten, findet man im Suzuki allerdings nicht.

Ablagen gibt es einige, man kommt mit Flaschen, Bechern und mehr Kleinigkeiten gut zurecht. Vorn hat man auch einen Brillenhalter zur Verfügung. Hinten findet man klassenübliche



Im Fond finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m Platz.

Verstaumöglichkeiten wie Lehentaschen oder Becherhalter in der Mittelarmlehne vor, Besonderheiten wie etwa Bodenfächer gibt es aber nicht.

2,7 KOMFORT

2,7 Federung

Das Fahrwerk ist recht gelungen abgestimmt und bietet trotz des Verzichts auf eine adaptive Dämpferregelung einen ordentlichen Federungskomfort. Bei niedrigen Geschwindigkeiten dürfte die Federung etwas geschmeidiger abrollen. In der Stadt zeigt sich der Across nämlich mitunter steifbeinig.

Alltagstauglich ist das Fahrwerk aber allemal, zudem es auf Landstraße und Autobahn mit Bodenwellen gut zurecht kommt. Es schluckt sie, ohne übermäßig nachzuwippen. Nur manchmal stellt sich auf kurz aufeinanderfolgenden Unebenheiten ein Stuckern ein.

3,3 Sitze

Während der Fahrersitz elektrisch verstellbar ist und auch mit einer elektrischen Zweibein-Lordosenstütze ausgerüstet ist, kann der Beifahrersitz lediglich in Längsrichtung verschoben und die Lehnenneigung angepasst werden. Die Vordersitze sind von durchschnittlicher Qualität und bieten einen vernünftigen Komfort, bei zügiger Kurvenfahrt mangelt es ihnen

allerdings an Seitenhalt.

Der Sitzkomfort auf der Rücksitzbank geht in Ordnung, auch wenn die Konturierung recht dürrig ist. Die Sitzposition ist auch dank des angenehmen Kniewinkels und zweifach verstellbaren Lehnenneigung durchaus bequem.

3,0 Innengeräusch

Die Windgeräusche bestimmen auf der Autobahn den Geräuscheindruck. Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel 68,2 dB(A). Der Benziner hält sich akustisch meist im Hintergrund, im Elektromodus ist ohnehin kaum etwas vom Antrieb zu hören. Nur wenn man die volle Systemleistung abrufft,

verharrt er aufgrund des stufenlosen Automatikgetriebes bei hohen Drehzahlen und wird dadurch unangenehm laut. Bei höheren Geschwindigkeiten drängen sich die Windgeräusche in den Vordergrund und dominieren die Geräuschkulisse.

1,6 Klimatisierung

⊕ In puncto Klimatisierung ist der Teilzeitstromer gut aufgestellt. Neben einer Zweizonen-Klimaautomatik wartet er auch mit getönten Scheiben hinten auf.

Für die kalten Jahreszeit bietet der Japaner neben beheizbaren Sitzen vorn und hinten auch eine Lenkradheizung.

⊖ Der Innenraum des Across lässt sich zwar vor-klimatisieren, wegen der fehlenden Online-Dienste ist dies allerdings lediglich zu einer vorab festgelegten Zeit über das Kombiinstrument möglich und nicht jederzeit mithilfe einer Fahrzeug-App.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Der 2,5 Liter große Vierzylinderbenziner leistet 185 PS/136 kW. Die beiden E-Motoren entwickeln 182 PS/134 kW (vorn) und 54 PS/40 kW (hinten). In Summe beträgt die Systemleistung 306 PS/225 kW – aufgrund Leistungs-verzweigung des Toyota-Hybridsystems lässt sich die Leistung der drei Motoren nicht einfach aufsummieren.

Damit geht es laut Hersteller in sehr flotten 6,0 s von 0 auf 100 km/h und weiter bis zur (abgeregelten) Spitze von 180 km/h. Allerdings natürlich nur solange der Ladezustand des Akkus ausreichend ist, um die beiden E-Motoren mit Strom zu versorgen. Fällt der Schub des Elektroantriebs weg, muss der

Benziner alleine für Vortrieb sorgen und es geht merklich gemütlicher voran.

Auch die Messungen des ADAC Autotest zeugen vom Potenzial des Antriebs. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Across in lediglich 3,4 s. Auch bei der Messung von 15 bis 30 km/h schneidet das SUV mit 0,7 s sehr gut ab.

Dass trotz des sehr kräftigen Antriebsstrangs kein rechter Fahrspaß aufkommen mag, liegt neben der bei flotter Fahrt angestregten Geräuschkulisse auch an den wenig dynamischen Fahreigenschaften.

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der E-Motor spricht zackig an, wenn man für den Beschleunigungswunsch aber noch viel Unterstützung durch den Benzinmotor braucht, schluckt das CVT viel an Spontantät. Ausnahme: Beim Anfahren kommt der Across auf Wunsch sehr schnell vom Fleck.

Dennoch wirkt der Across trotz seiner starken Antriebseinheit nie besonders engagiert und vertritt eher die gemütliche Art der Fortbewegung. Hält sich der Benzinmotor in höheren Drehzahlregionen auf, was "dank" des stufenlosen CVT-Getriebes nicht selten vorkommt, dröhnt er vernehmlich. Auch sind ihm Vibrationen kein Fremdwort, hier übertreibt er aber nicht.

⊕ Das Ansprechverhalten des Antriebsstrangs ist dank des unvermittelt einsetzenden Drehmoments der beiden E-Motoren sehr gut. Allein, wenn der Benzinmotor hinzugeschaltet wird, dauert es einen Moment, ehe der Verbrenner seine Leistung abgibt.

Solange sich der Across Plug-in-Hybrid im Elektrobetrieb befindet, ist die Laufkultur E-Motor-typisch tadellos. Springt der Vierzylinderbenziner an, wird es im Innenraum nicht nur merklich lauter, dann sind vom Antriebsstrang in bestimmten Betriebszuständen auch leichte Vibrationen im Innenraum zu spüren.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, das Schaltschema ist klar und verständlich. Das Anfahren klappt spontan und ruckfrei. Schaltvorgänge gibt es dank der stufenlosen Übersetzung des Planetengetriebes nicht, daher schneidet das Automatikgetriebe in puncto Komfort sehr gut ab. Die Reaktionsschnelligkeit des stufenlosen Getriebes ist allerdings verbesserungswürdig: Im Vergleich zu einem

schnell reagierenden Automatik- oder Doppelkupplungsgetriebes dauert es merklich länger, ehe die Motordrehzahl angehoben wird und der Motor dadurch mehr Leistung abgibt. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs. Zudem gibt es eine Auto-Hold-Funktion, die das SUV so lange festbremst, bis man Gas gibt.

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf des Plug-in-Hybriden gibt wenig Anlass zur Klage. Auch bei schlechten Straßenoberflächen hält der Japaner meist zuverlässig die Spur. Die Traktion ist dank des Allradantriebs sehr gut.

⊖ Im ADAC Ausweichtest macht der Across keine gute Figur. Ein hoher Aufbau, knapp zwei Tonnen Leergewicht und Ganzjahresreifen sind dafür denkbar schlechte Voraussetzungen. Im Vergleich zum Technikspender Toyota RAV4 PHEV macht der Across seine Sache allerdings etwas besser. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift im Across frühzeitiger und vehementer ein, wodurch ein ausbrechendes Heck (Übersteuern) wie im Falle des RAV4 verhindert wird. Allerdings neigt der Suzuki stark zum Schieben über die Vorderräder

(Untersteuern), was durch den ESP-Eingriff nochmals verstärkt wird. Bestehen kann der Across den Ausweichtest somit nicht, allerdings ist das Untersteuern leichter zu beherrschen und im Falle einer Kollision meist nicht so folgenschwer wie ein übersteuerndes Fahrzeug.

Fährt man den Across mit geringeren Lenkwinkeln durch den Ausweichtest, verhält sich das SUV unkritisch, lässt in puncto Fahrdynamik aber große Wünsche offen. Der Across untersteuert stark, neigt sich kräftig zur Seite und lässt auch Präzision vermissen. Zwar stellen die meisten Fahrer an ein SUV keine sonderlichen hohen Ansprüche an die Fahrdynamik, dennoch bestehen zahlreiche Konkurrenten das Fahrmanöver nicht nur sicher, sondern lassen dabei sogar noch einen Funken Fahrdynamik aufkommen.

2,8 Lenkung

Die Lenkung ist dem Fahrzeugkonzept entsprechend mehr auf Komfort denn auf Sportlichkeit ausgelegt. Die Lenkkräfte fallen recht niedrig aus, wodurch sich die Lenkung etwas entkoppelt und synthetisch anfühlt. Speziell bei Kurvenfahrt mangelt es ihr an Rückmeldung, zumindest trifft man die anvisierte

Kurvenlinie ordentlich. Die Zentrierung lässt sich bei höheren Geschwindigkeiten gut erspüren, was speziell das Geradeausfahren auf der Autobahn angenehm macht. Mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht zu indirekt ausgelegt, der Lenkaufwand hält sich dadurch in Grenzen.

4,1 Bremse

Die Bremsanlage spricht recht gut an und lässt sich speziell für ein Hybridfahrzeug gut dosieren.

⊖ Aus 100 km/h kommt der Suzuki Across erst nach 39,7 m zum Stehen. Hauptverantwortlich für den langen Bremsweg

sind die serienmäßigen Ganzjahresreifen (Yokohama AVID GT BluEarth M+S), die nicht das Gripniveau von Sommerreifen bieten können.

1,8 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

















⊕ Der Across überzeugt mit einer umfangreichen aktiven Sicherheitsausstattung. Ein Notbremsassistent mit Abstandswarner ist Serie, bis 80 km/h können auch Fahrradfahrer und Fußgänger erkannt werden. Selbst ein Geschwindigkeitslimiter, ein Tempomat und ein adaptiver Geschwindigkeitsassistent sind dabei. Von der Fronkamera erkannte Geschwindigkeitsbegrenzungen können für die Geschwindigkeitsassistenten übernommen werden. Zudem warnt der Suzuki vor Autos im toten Winkel und vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren. Spurhalteassistent, Müdigkeitswarner sowie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem sind ebenfalls serienmäßig an Bord.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Da Suzuki Across technisch mit dem Toyota RAV4 identisch ist, wird für die Bewertung der passiven Sicherheit dessen Ergebnis beim Crashtest nach Euro NCAP Norm zugrunde gelegt. Dort erzielt der Japaner 93 Prozent der möglichen Punkte und damit ein gutes Ergebnis (Stand: 05/2019). Der Across ist mit einem Knieairbag für den Fahrer, Seiten- und Frontairbags vorn sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen schützen Personen bis 1,90 Meter. Zudem bietet das SUV ein E-Call-System, das im Falle eines Unfalls automatisch einen Notruf absetzt.

⊖ Hinten schützen die Kopfstützen die Passagiere nur bis zu einer Körpergröße von 1,70 Meter effektiv. Warndreieck und Verbandkasten liegen unter dem Kofferraumboden, dort sind sie bei beladenem Kofferraum schlecht erreichbar.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	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 messend)

2,5 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP Norm kann das japanische SUV 87 Prozent im Bereich Kindersicherheit erreichen (Stand: 05/2019). Kindersitze können auf dem Beifahrersitz und hinten außen problemlos befestigt werden, die Gurtlängen sind ausreichend und die Gurtanlenkpunkte passend. Hinten außen stehen dafür auch Isofix-Halterungen mit Freigabe nach i-Size zur Verfügung.

⊖ Im Fond fehlt ein Einklemmschutz für die Fensterheber. Auch ist dort die Kindersicherung über die Schalter in der Tür zu leicht zu deaktivieren, im Zweifel eben von den Kindern selbst.

2,0 Fußgängerschutz

⊕ Hauptkritikpunkte beim Crashtest nach Euro NCAP Norm sind die erhöhte Verletzungsgefahr bei Kollisionen im Bereich der A-Säulen. Ansonsten ist die Front weitgehend gut entschärft, so dass es am Ende zu 85 Prozent der erzielbaren Punkte reicht (Stand: 05/2019). Zudem verfügt der Across über

2,7 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

Für viele Plug-in-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik lediglich unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Vorteile erzielt der Plug-in-Hybrid, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen.

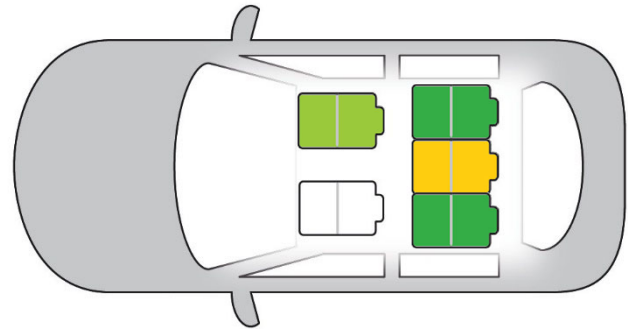
Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 55 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Suzuki gibt demnach eine optimistische elektrische Reichweite zwischen 75 km (gemäß WLTP) an. Der reine Stromverbrauch liegt bei 24,3 kWh/100 km (inklusive Ladeverlusten).

2,5 Schadstoffe

⊕ Der Benziner im Across Plug-in-Hybrid hat einen Partikelfilter verbaut, der in allen Fahrzyklen für einen niedrigen Partikelaußstoß sorgt. Etwas auffällig ist der Teilzeitstromer allerdings bei den CO-Emissionen, die im anspruchsvollen Autobahntest mit hohem Volllastanteil leicht

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)

ein akustisches Fußgängerwarnsystem sowie einen Notbremsassistenten mit Personenerkennung.

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 6,9 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 6,7 l/100 km, auf der Landstraße bei 5,8 l/100 km und auf der Autobahn bei 8,8 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der Across Plug-in-Hybrid auf den ersten 100 km 15,3 kWh (Strom) und 2,6 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 148 g/km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel dafür 32 von 60 möglichen Punkten.

erhöht sind. Somit erreicht der Suzuki 35 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel des Ecotest. Die insgesamt erreichten 67 Punkte genügen für drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

2,9 AUTOKOSTEN

2,9 Monatliche Gesamtkosten

Der Across Plug-in-Hybrid ist nicht nur der bis lang stärkste Suzuki, sondern auch der mit Abstand teuerste – auch wenn die Japaner den Preis jüngst um knapp 2.000 Euro gesenkt haben. 54.990 Euro verlangt Suzuki aktuell für den Across in der einzig verfügbaren Ausstattung Comfort. Das SUV bringt sehr viele Annehmlichkeiten serienmäßig mit. Es bleibt lediglich die Wahl der Farbe des Lacks – selbst die Metalliclackierung kostet keinen Aufpreis.

Die Versicherungseinstufungen bewegen sich aber auf sehr hohem Niveau (Teilkasko 30, Vollkasko 27). Allgemeine Fahrzeuggarantie gibt Suzuki bis 100.000 Kilometer oder für drei Jahre. Gegen Aufpreis verlängert sich die Garantie um zwei Jahre auf insgesamt fünf. Gegen Durchrostung besteht 12 Jahre Garantie. Zur Inspektion muss der Across jährlich bzw. alle 15.000 km – je nachdem, was zuerst eintritt.

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Hybrid (Plug-in-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	2.487 ccm
Leistung	225 kW/306 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,0 l
CO ₂ -Ausstoß	26 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.635/1.855/1.690 mm
Leergewicht/Zuladung	2.015/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	490/1.604 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	70 kg/-
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Obu

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	39,7 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 101V
Reifenmarke Testwagen	Yokohama AVID GT BluEarth
Wendekreis links/rechts	11,7 m
EcoTest-Verbrauch	2,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/5,8/8,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	61 g/km (WTW* 148 g/km)
Reichweite	855 km
Innengeräusch 130 km/h	68,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	1.956/554 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	430/845/1.550 l

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

Betriebskosten	115 Euro	Werkstattkosten	97 Euro
Fixkosten	142 Euro	Wertverlust	476 Euro
Monatliche Gesamtkosten	830 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	50 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/27/30		
Basispreis Across 2.5 Plug-in-Hybrid Comfort+ E-FOUR CVT	54.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.09.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	56.810 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.116 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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. ¹ 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

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	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-/Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,9

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

Stand: Mai 2021

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