- Elektro-Motor
- 41.780 €
- 128 kW/174 PS
- 340 km
- 18,8 kWh pro 100 km

Suzuki e Vitara eAxle (61 kWh) Comfort+

fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse

Der Suzuki e-Vitara ist das erste Elektroauto der japanischen Marke. Es wurde in Kooperation mit Toyota entwickelt und ist deshalb zu großen Teilen baugleich mit dem Toyota Urban Cruiser. Angeboten wird das kompakte SUV mit zwei Akku-Größen (49 und 61 kWh) sowie mit Front- und Allradantrieb. Im Test tritt das reichweitenstärkste Modell mit Vorderradantrieb in der höchsten Ausstattungsvariante Comfort+ an. So ausgestattet, bietet der elektrische Vitara mehr als die wichtigsten Annehmlichkeiten, die man in der unteren Mittelklasse erwartet. An Bord ist eine umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, die eine Sitz- und Lenkradheizung, eine Wärmepume, ein Navigationssystem mit guter Audioanlage sowie einen Abstandsregeltempomaten mit Spurführungsassistent bietet. Sogar ein dynamischer Fernlichtassistent ist serienmäßig mit an Bord. Praktisch: Die verschiebbare Rücksitzbank sorgt für mehr Variabilität zwischen Innen- und Kofferraum. Eine lange Ausstattungsliste allein macht den elektrischen Vitara aber noch nicht zu einem guten Elektroauto - und hier patzt er. Die Reichweite beträgt bei der ADAC Verbrauchsmessung rund 340 km und die maximale Ladeleistung ist bei 67 kW erreicht. Beides fällt unterdurchschnittlich aus und ist nicht mehr zeitgemäß, wenn man Verbrenner-Modellen die Stirn bieten möchte. Wer selten weite Strecken fährt, wird mit dem Aktionsradius leben können. An der heimischen Wallbox lädt der Suzuki mit 11 kW - zumindest das ist noch klassenüblich. Versteht man den e-Vitara als Kurzstreckenauto, wird man auch die träge und wenig ausgefeilte Laderoutenplanung verkraften können. Spätestens aber beim Einstellen von Grundfunktionen (Sitz- und Lenkradheizung, Fahrassistenzfunktionen) wünscht man sich eine einfachere Bedienung, da oftmals zu viele Schritte nötig sind. Vor dem Hintergrund, dass der Testwagen knapp über 40.000 Euro kostet, sollte der Japaner trotz guter Ausstattung in den Elektro-Disziplinen besser abschneiden. Die Konkurrenz ist in dieser Klasse und Preisregion hart und der Abstand wird zunehmend größer.

✓ **umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, Wärmepumpe serienmäßig, verschiebbare Rücksitzbank**

✗ **geringe Reichweite, unterdurchschnittliche Ladeleistung, einfache Materialauswahl, geringe Anhängelast, teils umständliche Bedienung**

ADAC Urteil

2,6	Autotest
k.A.	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

3,3	Familie
3,3	Stadtverkehr
2,2	Senioren
2,9	Langstrecke
3,3	Transport
2,6	Fahrspaß
k.A.	Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. BYD Atto 3, Kia EV3, Mini Countryman E, Opel Frontera Electric, Toyota Urban Cruiser, Skoda Elroq, Smart #1

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

3,0 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 04
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 05
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 06

2,9 Innenraum 06

Bedienung 06
Multimedia 07
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 08

3,0 Komfort 08

Federung 08
Sitze 08
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

1,5 Antrieb 09

Fahrleistungen 09
Laufkultur 09
Getriebe 09

2,8 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 10

2,5 Sicherheit 10

Aktive Sicherheit 10
Passive Sicherheit 11
Kindersicherheit 11
Sicherheit ungeschützte Personen 11

2,1 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 12

k.A. Autokosten 12

Monatliche Gesamtkosten 12

Motorvarianten 13

Eigenschaften des Elektroantriebs 14

Fahrzeugdaten 15

Bilder 16

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

ADAC © ADAC e.V.

3,0 Karosserie

2,7 Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie ist weitgehend ordentlich, wobei der Japaner hier keine Glanzlichter setzt. Die Spaltmaße der Außenhaut fallen großzügig aus, nichtsdestotrotz ist die Karosserie passgenau zusammengefügt. Stellenweise erkennt man offenliegende Schraubenköpfe, was in dieser Klasse eine Seltenheit ist. Zu finden sind sie beispielsweise an der Heckklappe zur Befestigung des Heckklappenschlosses - andere Hersteller geben sich hier mehr Mühe. Gleiches gilt für die Seitenverkleidung im Kofferraum, welche aus kratzempfindlichem Kunststoff gefertigt ist. Erfreulich ist das satte Schließgeräusch der Türen. Auch mit heruntergelassenen Seitenscheiben klappert nichts. Der Unterboden ist, wie es sich für ein Elektroauto gehört, großflächig mit Abdeckungen versehen, um den Suzuki strömungsgünstiger zu gestalten. Praktisch im Fall der Fälle: Die Karosserie ist großflächig mit Kunststoffbeplankungen ausgerüstet, was vor Lackschäden schützt.

Im Innenraum ist die Verarbeitung gut. Alle Bauteile sind solide montiert und knarzen nur bei beherztem Anfassen. Zu bemängeln sind stellenweise schlecht entgratete Kunststoffkanten, wie beispielsweise an den Sonnenblenden. Hier ertasten die Fingerkuppen einen unangenehmen Grat.

Die Materialqualität ist für die Verhältnisse der unteren Mittelklasse unterdurchschnittlich. Hier dürfte man zumindest im oberen Bereich um Fahrer und Beifahrer mehr weiche Materialien erwarten - Suzuki setzt sie nur spärlich ein. So sind die Türverkleidungen und die Instrumententafel zum größten Teil aus hartem Kunststoff gefertigt. Nur der mittlere Bereich ist beim Testwagen aufgewertet - immerhin sind die Armlehnen vorn und hinten mit einer Stoffpolsterung bezogen. Der Stoffbezug des Himmels ist nicht besonders wertig und schmälert den Gesamteindruck weiter. Hingegen typisch für diese Klasse: Es gibt keine Türrahmenverkleidungen, was das lackierte Metall des Türrahmens in den Innenraum durchscheinen lässt. Auch dem Trend großflächig schwarzen Hochglanzkunststoff zu verbauen, verwehren sich die Japaner nicht. Die Abdeckung der Mittelkonsole zieht Staub und Fingerabdrücke besonders schnell an und sieht bereits nach kurzer Zeit reinigungsbedürtig aus. Nichtsdestotrotz setzt der Innenraum auch stellenweise positive Akzente: Die aufwendig gestalteten Sitzbezüge machen optisch etwas her und die grau lackierten Umrandungen der Luftausströmer heben das Ambiente etwas.

✕ Die Motorhaube ist schwer und verfügt nicht über Gasdruckfedern, welche das Öffnen und Schließen erleichtern. Spätestens beim Nachfüllen des Scheibenwischwassers wird man dieses Detail vermissen.

3,5 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des fünftürigen e-Vitara mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem Notsitz entspricht weitgehend den Erwartungen an ein elektrisches Kompakt-SUV. Mit einer Länge von 4,28 m und einer Breite von 2,03 m (inkl. Außenspiegel) fällt der Suzuki noch ausreichend kompakt aus, um auch im Stadtverkehr zu bestehen. Der Wendekreis liegt mit 11,2 m auf einem angemessen Niveau, wobei Konkurrenten die 11-Meter-Marke unterbieten, was im Alltag für ein Plus an Wendigkeit sorgt.

Die gemessene Zuladung des 1.802 kg schweren Japaners beträgt 448 kg, was für vier Erwachsene samt Gepäck noch ausreicht. Die Transportfähigkeiten sind nur passabel. Dachlasten sind bis 75 kg erlaubt, wobei es keine praktische Reling zur Befestigung gibt. Gebremste und ungebremste Anhänger dürfen nur bis zu einem Gewicht von 750 kg gezogen werden - das ist nicht nur in Anbetracht des stämmigen Erscheinungsbildes mager. Die Stützlast der im Zubehör erhältlichen Anhängekupplung beträgt 75 kg, was für zwei schwere E-Bikes samt Träger reicht.

✕ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis der Autotest Verbrauchsmessung eine Reichweite von rund 340 km - das ist unterdurchschnittlich. Bei Innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts sind auch Reichweiten von über 400 km möglich. Zur Wahrheit gehört allerdings auch, dass man bei Autobahnfahrten und niedrigen Temperaturen kaum mehr als 200 km weit kommen wird.

Die 61 kWh große Batterie (Brutto-Angabe) kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) oder Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ-2-Stecker zählt zum Auslieferungsumfang, das für die Haushaltssteckdose ist im Zubehör erhältlich. Das Laden dauert damit rund 28 Stunden. An einer geeigneten Wallbox gelingt das Vollladen in etwa sechs Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom beim Schnellladen, allerdings liegt die Ladeperformance des e-Vitara deutlich hinter den Konkurrenten zurück. Die meisten Vergleichskandidaten warten mit dreistelligen Ladeleistungen auf, während der Japaner nur magere 67 kW maximale Ladeleistung ermöglicht. Im Test dauert die Teilladung von 10 auf 80 Prozent unter idealen Bedingungen rund 41 Minuten. Das entspricht nicht den Erwartungen an ein aktuelles Elektroauto, sofern man auch auf längeren Strecken zügig vorankommen möchte.

Im Test wurde die maximale Ladeleistung erreicht, der Durchschnitt liegt bei rund 62 kW (s. Ladekurve im Anhang). Immerhin: Obwohl das Niveau der Ladeleistung gering ausfällt, erreicht der e-Vitara sein Maximum nach Start des Ladevorgangs schnell und hält dieses, bis er zu etwa zwei Dritteln geladen ist. In der Praxis gelingt das Nachladen aus niedrigen und mittleren Akkuständen also verhältnismäßig günstig. Um auch bei tiefen Temperaturen die optimale Ladeleistung zu erzielen, ist eine Batterieheizung an Bord, welche aber manuell aktiviert werden muss. Eine automatische Aktivierung bei Zielführung an eine HPC-Schnellladesäule konnten wir im Test nicht finden. Die Laderoutenplanung fällt generell deutlich unpraktischer als bei manchem Konkurrenten aus. Der Suzuki weist zwar auf ein Ziel außerhalb seiner Reichweite hin und schlägt vor eine Ladesäule anzusteuern, bietet aber keine

© ADAC e.V.

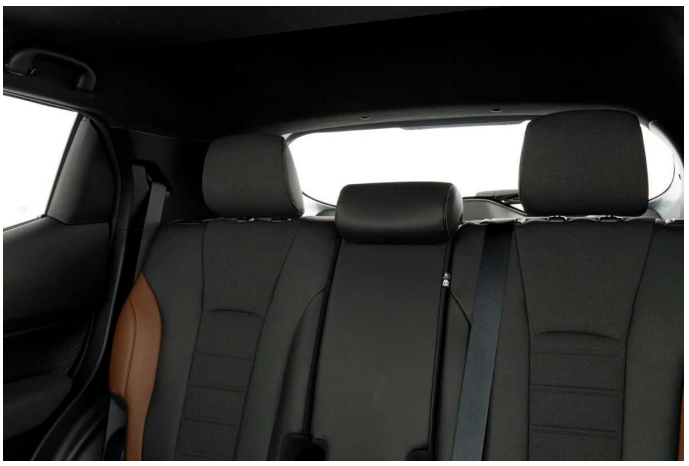
komplette Routenberechnung mitsamt allen Ladestops - auch diese Funktion ist für ein komfortables Reisen auf längeren Strecken wichtig und weitgehend der Standard.

2,9 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden des kompakten Japaners gelingt weitgehend gut. Das vordere Ende der Motorhaube lässt sich zwar nicht erblicken, aber auf Grund der eckigen Karosserieform gut abschätzen. Das hintere Ende muss ebenfalls abgeschätzt werden, wobei die einsehbare Unterkante der Heckscheibe in etwa das hintere Ende des Suzuki markiert. Die Sicht auf den Verkehr gelingt dank der SUV-typisch erhöhten Sitzposition gut. Die Rundumsicht schneidet bei der Messung allerdings nur ausreichend ab. Die hinteren Dachsäulen fallen sehr breit aus und blockieren damit einen erheblichen Teil des Sichtfeldes nach schräg hinten. Zudem stehen die Kopfstützen der Rücksitzbank stets aufrecht und damit ebenfalls im Blickfeld.

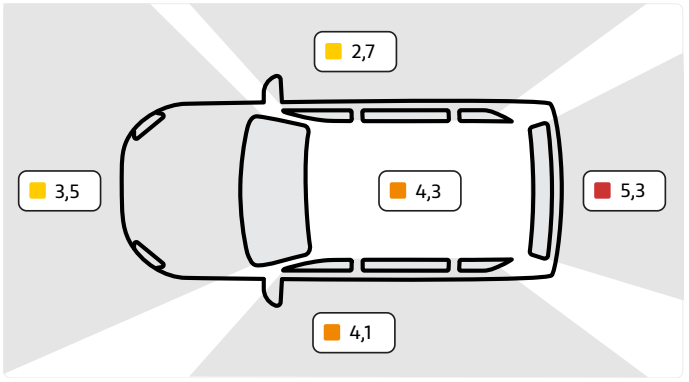
Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem e-Vitara ordentlich erkennen. Blickt man nach hinten, bleiben diese schon aus weiterer Entfernung auf Grund der hoch positionierten Heckscheibenunterkante verborgen. Abhilfe schaffen die serienmäßigen Assistenzsysteme wie die Einparkhilfe vorn und hinten sowie das beim Comfort+ serienmäßige 360-Grad-Kamerasystem. Dieses aktiviert beim Fahrzeugstart eine Rundumsicht um das Auto, um Hindernisse in Erinnerung zu rufen. Zudem lässt sich aus verschiedenen Ansichten wählen, wobei die auf das vordere rechte Rad beim Einparken praktisch ist. Einen Kamerawinkel auf das hintere Rad der Beifahrerseite konnten wir im Test nicht finden. Da zudem keine Bordsteinautomatik vorhanden ist (abklappen des Spiegelglases), wäre die Funktion von Vorteil.

Die Scheinwerfer des e-Vitara haben bereits serienmäßig einen guten Funktionsumfang. Ab Werk ist der Japaner mit Voll-LED-Scheinwerfern samt automatischer Leuchtweitenregulierung und einem dynamischen Fernlichtassistenten ausgrüstet, der andere Verkehrsteilnehmer aus dem Lichtkegel ausblendet. Die Lichtausbeute ist recht gut, da das LED-System hell und mit einer tageslichtähnlichen Lichtfarbe leuchtet. Verbesserungspotential lässt sich dennoch finden. Das Licht könnte sowohl beim Abblend- als auch beim Fernlicht noch gleichmäßiger und intensiver auf die Fahrbahn geworfen werden. Schade: Obwohl der Suzuki über LED-Nebelscheinwerfer verfügt, werden diese beim Abbiegen nicht aktiviert, um den Abbiegebereich weiter auszuleuchten. Um nachts selbst weniger geblendet zu werden, ist ein automatisch abblendender Innenspiegel verbaut. Die Außenspiegel verfügen nicht über diese Funktion.

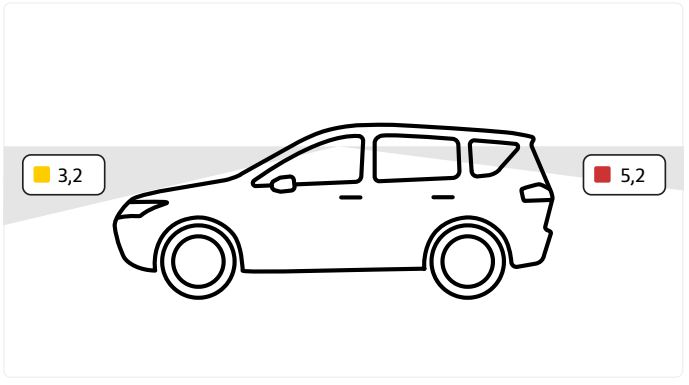


Die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten deutlich ein.

✗ Eine Reinigungsanlage, die bei verschmutzen Scheinwerfern für eine bessere Sicht und weniger Blendung sorgt, ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich. Ist der Warnblinker aktiviert, lässt sich keine Fahrtrichtungsänderung mehr anzeigen. Daraus kann beispielsweise beim Auffahren auf ein Stauende eine ungünstige Verkehrssitation entstehen.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,4 Ein-/Ausstieg

✓ Der Einstieg gelingt dank der SUV-typisch erhöhten Sitzposition (60 cm über der Fahrbahn, Sitz ganz nach unten gestellt) komfortabel, sobald man den von außen hohen Schweller überwunden hat. Die vordere Tür gibt eine angemessen dimensionierte Öffnung frei, wobei große Personen wegen des

© ADAC e.V.

im Verhältnis zum Fahrzeugboden hoch montierten Sitzes und der gerade verlaufenden Dachlinie auf ihren Kopf achten müssen. Der Einstieg in die zweite Reihe gelingt ordentlich, wobei die Dachlinie nach hinten hin schräg abfällt und Kopffreiheit nimmt. Das "Durchrutschen" klappt dafür einfach, da es keinen Mitteltunnel gibt. Acht geben sollte man beim Öffnen der Türen hinten, da sie recht ausladend sind und damit in beengten Parklücken hinderlich sein können. Zumindest werden sie in drei Positionen offengehalten; vorn nur in zwei. An Steigungen kommt die Haltekraft allerdings schnell an ihre Grenzen. Haltegriffe am Dachhimmel verbaut Suzuki auf allen äußeren Sitzplätzen mit Ausnahme des Fahrerplatzes. Die Betätigung der Türen klappt von innen wie außen (klassische Bügeltürgriffe) einfach, wobei die Griffschalen bei Dunkelheit nicht beleuchtet sind. Immerhin beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug und sorgen somit für ein ausreichend helles Umfeld.

Der e-Vitara verfügt serienmäßig über ein schlüsselloses Zugangssystem, das ausschließlich über die Tasten an den vorderen Türen und der Heckklappe betätigt werden kann. Ein Öffnen und Verriegeln über Annäherung bzw. Entfernen vom Fahrzeug ist nicht möglich.

✕ Die Zentralverriegelung verfügt über einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet werden. Ein Bewegungssensor im Schlüssel, der nach einer gewissen Zeit das Funksignal in einem ruhenden Schlüssel abschaltet, ist letztlich kein ausreichender Schutz. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless

3,4 Kofferraum-Volumen

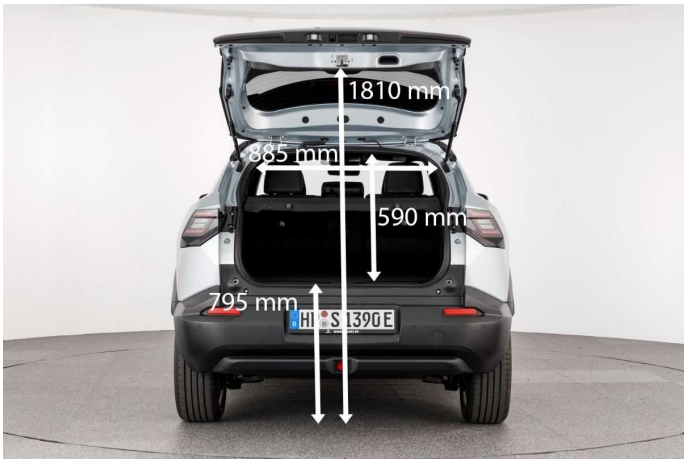
Der Kofferraum des e-Vitara fällt kompakt aus. Das Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung) beträgt 255 l. Unter dem Ladeboden befinden sich weitere 25 l Stauraum für kleine Utensilien. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst das Gepäckabteil 380 l. Alternativ lassen sich sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich stattliche 625 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.100 l Stauvolumen verfügbar.

Der Kofferraum des e-Vitara fällt kompakt aus. Unter dem Ladeboden gibt es einen kleinen Stauraum.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist grundsätzlich ordentlich, wobei die mit knapp 80 cm sehr hohe Ladekante das Beladen erschwert. Hat man das Ladegut aber erstmal über die Ladekante gehoben, lässt sich der Kofferraum ohne einen nennenswerten Absatz nahezu eben beladen. Dies bringt vor allem beim Entladen Vorteile mit sich, da das Ladegut nicht über eine Bordwand aus dem Kofferraum herausgehievt werden muss. Legt man die Rücksitzbank um, ergibt sich eine nahezu ebene Fläche ohne Absatz. Eine elektrische Heckklappenbetätigung gibt es nicht, aber immerhin schwingt die Klappe nach dem Anheben selbstständig auf. Der Laderaum erweist sich dank des passend dimensionierten Ausschnitts als sinnvoll nutzbar, einzig eine Verstaumöglichkeit für die Hutablage wäre noch von Vorteil. Um Zugang zu dem Fach unter dem Ladeboden zu erhalten, lässt sich letzterer einfach arretieren.

✕ Die Heckklappe öffnet nicht besonders weit, was zur Folge hat, dass Personen über 1,80 m Körpergröße auf ihren Kopf achten müssen, um sich nicht zu stoßen. Hinzu kommt, dass das Heckklappenschloss deutlich absteht und nicht mit Kunststoff ummantelt ist. Darüber hinaus wird der Kofferraum mit einer seitlichen Leuchte schwach ausgeleuchtet.



Die Ladekante fällt mit knapp 80 cm sehr hoch aus. Zudem sollte die Heckklappe weiter öffnen.

2,4 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen, was die Flexibilität im Innenraum erhöht. Das Umlegen gelingt von der zweiten Reihe aus leicht. Im Kofferraum befindet sich links ein Fach für kleinere Utensilien sowie ein Einsatz mit Facheinteilungen unter dem Ladeboden. Zudem gibt es Taschenhaken an den Seitenverkleidungen des Kofferraums. Ein praktisches Gepäcknetz lässt sich am Boden nicht einspannen, da es keine Zurrösen gibt. Einen für Elektroautos oftmals typischen Kofferraum unter der Frontklappe (Frunk) hat der Suzuki nicht zu bieten.

2,9 Innenraum

2,7 Bedienung

Die Fahrerumgebung lässt sich intuitiv und einfach anpassen. Das Lenkrad ist mechanisch in Höhe und Weite in einem ausreichendem Umfang einstellbar. Die Pedale sind ergonomisch platziert und zwängen dem Fahrer keine unangenehme Beinhaltung auf. Das Einlegen der Fahrstufe gelingt nach kurzer Eingewöhnungszeit unkompliziert. Hat man sich an das Drehrad, das bei Betätigung gedrückt werden muss, gewöhnt, lässt es sich bald blind bedienen. Mit etwas Übung ertastet man auch den Startknopf ohne hinzusehen, wobei er vom Lenkradkranz verdeckt positioniert ist. Die Lichtbedienung übernimmt vorrangig die Fahrlichtautomatik. Nachjustieren kann man am Drehschalter am Blinkerhebel, wobei dieser nicht beleuchtet und damit bei Dunkelheit schlecht zu betätigen ist. Gleiches gilt für die Tasten der Innenraumbeleuchtung und die Schminkspiegel.

Die Klimatisierungseinheit ist aufgeteilt in eine Leiste mit haptischen Tasten (u.a. Temperatur, Scheibenbelüftung, Heckscheibenheizung) und Schaltflächen auf dem Zentraldisplay (u. a. Automatikmodus, Lenkradheizung und Sitzheizung). Während die haptischen Tasten dauerhaft gut erreichbar sind, muss für die genannten Funktionen auf dem Zentraldisplay ein Untermenü aufgerufen werden. Im Falle der Sitzheizung sind mehrere Klicks notwendig, bis man sie endlich aktiviert hat - das ist unnötig umständlich.

Das Infotainment mitsamt den Fahrzeugeinstellungen wird nahezu vollständig durch das Touchdisplay bedient, nur wenige Funktionen (u. a. Rekuperation, Handbremse, Rundumsichtkameras, Fahrmodus) sind als Tasten ausgegliedert. Die Darstellung auf dem weitgehend gut erreichbaren Zentraldisplay geht in Ordnung, wobei das System stellenweise träge arbeitet und den Bedienfluss zusätzlich durch Animationen verlangsamt. Besonders zum Tragen kommt dies exemplarisch beim Einstellen des Spurhalteassistenten, der jedes Mal durch eine Grafik erklärt wird, bevor die Schaltfläche erscheint. Auch die Einstellung des Geschwindigkeitswarntons gelingt nur durch mehrere Schritte - im Sinne des Nutzers sollten die wichtigsten Funktionen schneller einstellbar sein.

Die Navigation durch die Menüs wird durch eine übersichtliche Ausgangsansicht erleichtert, die sich zudem konfigurieren lässt (z. B. Navigation + Medien + Elektro-Einstellungen, Medien + Klimafunktionen etc.). Zudem gibt es auf der rechten Seite des Displays eine konfigurierbare Menüleiste, die permament eingeblendet wird (außer bei Apple Carplay/Android Auto) und damit den Schnellzugriff auf die wichtigsten Hauptfunktionen (u. a. Fahrzeugeinstellungen, Telefon, Navigation, Medien) gewährleistet. Die Sprachsteuerung arbeitet ebenfalls träge, erleichtert aber zuverlässig die Eingabe von Navigationszielen. Erfeulich ist der haptische Drehregler, der nicht nur dem Fahrer, sondern auch dem Beifahrer die Möglichkeit gibt, unkompliziert die Lautstärke zu beeinflussen. Bewährte Tasten bietet auch das Lenkrad. Hier lassen sich sowohl die Medienwiedergabe beeinflussen als auch die Fahrassistenzfunktionen steuern. Zudem gibt es dort eine Favoritentaste, welche mit einer Vorauswahl von Funktionen (z. B. Sprung zur Verkehrszeichenerkennung) belegt werden kann.

Die Instrumentenkombination ist stets digital ausgeführt und zu jedem Zeitpunkt gut ablesbar. Sie ermöglicht das Anzeigen von verschienen Ansichten sowie von Medien und der Navigationskarte (kleines Fenster). Der Bordcomputer bietet zwei Streckenzähler ohne Fahrzeit und Durchschnittsgeschwindigkeit, aber mit Verbrauchsanzeige und zurückgelegtem Weg - sogar für mehrere Fahrten. Einen klassischen Kurzzeitspeicher (z. B. seit Fahrtantritt oder seit letztem Laden) gibt es nicht. Die beigelegte Betriebsanleitung ist ausführlich und gibt ausreichenden Aufschluss über alle Funktionen.

ADAC © ADAC e.V.

Die grundsätzliche Ergonomie passt. Die Bedienung ist zügig erlernt, wobei für Standard-Funktionen teils zu viele Schritte notwendig sind.

2,4 Multimedia

✓ Die Multimedia-Ausstattung bietet einen ordentlichen Funktionsumfang, kann aber nicht mit den besten Konkurrenzsystemen mithalten. Der Suzuki bietet ein Radio (FM/AM, DAB+, Bluetooth-Anbindung), ein Navigationssystem mit Onlinedaten (z. B. für Basisinformationen über Ladesäulen) sowie die Möglichkeit Smartphone-Inhalte kabellos auf dem Zentraldisplay wiederzugeben (Apple Carplay, Android Auto). In der getesteten Ausstattungsvariante lässt sich das Smartphone entweder induktiv über die Ablage in der Mittelkonsole oder mittels USB-Anschlüssen (vorn und hinten je einmal USB-A und USB-C) laden. Zusätzlich ist ein höherwertiges Lautsprechersystem an Bord, das sechs Lautsprecher und einen Subwoofer im Kofferraum beeinhaltet. Über ein verbundenes Smartphone lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen (u. a. Zentralverriegelung, Standort, Ladestand) oder Befehle senden (u. a. Klimatisierung, Lichtsteuerung, Routenplanung).

✗ Die Anzeige von Verkehrsdaten lässt sich in den Einstellungen der Navigation zwar aktivieren, zeigt beim Testwagen den Verkehrsfluss entlang der Route aber nicht entsprechend an. Letzte Ziele lassen sich zwar einzeln oder gesammelt einfach löschen, differenzierte Privatsphäre-Einstellungen und detaillierte Informationen darüber, welche Infomationen geteilt werden, bietet der Suzuki aber nicht.

2,6 Raumangebot vorn

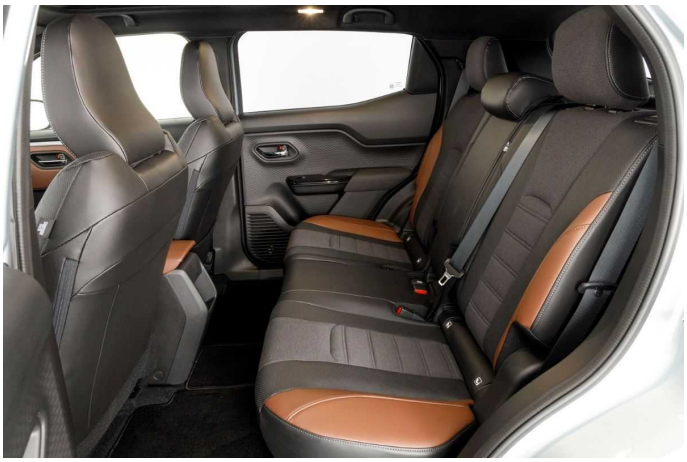
Der Suzuki bietet in der ersten Reihe ein durchschnittliches Platzangebot - für große Personen wird es eng. Während die Kopffreiheit für Personen bis zu einer Größe von zwei Metern ausreichend ist, reicht die Beinfreiheit nur bis zu einer maximalen Körpergröße von 1,90 m. In der Variante Comfort+ ist stets ein dunkler Dachhimmel verbaut, der zusammen mit der hohen Seitenlinie und den eher schmalen Seitenfenstern das Raumgefühl drückt. Hilfreich ist da das Glasdach über der ersten Reihe, das etwas mehr Licht in den Innenraum lässt. Die Ambientebeleuchtung ist ebenfalls serienmäßig an Bord und in zwölf Farben einstellbar. Allerdings hält sich der Umfang in engen Grenzen - da bietet die Konkurrenz oft mehr.

3,9 Raumangebot hinten

Das Raumangebot in der zweiten Reihe fällt etwas beengt aus. Zwar finden die Passagiere dort eine großzügige Beinfreiheit vor, die theoretisch bis zwei Meter Größe ausreicht, kommen aber auf Grund der recht hoch montierten Rücksitzbank schon ab rund 1,80 m Körpergröße mit dem Dachhimmel in Kontakt. Die Innenbreite reicht für zwei Personen ohne Zweifel aus, zu dritt möchte man aber nicht allzu lang auf der Rückbank verweilen. Dazu kommen die sehr hohe Seitenlinie, der schwarze Dachhimmel und die Tatsache, dass sich die Köpfe der äußeren Fondinassen direkt neben den Dachsäulen befinden und so der Blick nach draußen eingeschränkt wird. Die

© ADAC e.V.

Ambientebeleuchtung aus der ersten Reihe setzt sich hinten nicht mehr fort.



Große Personen finden hinten nur schwer Platz, wobei die Beinfreiheit angenehm ausfällt.

3,0 Innenraum-Variabilität

Beim Thema Innenraumvariabilität kann der Japaner etwas punkten, da er über eine um 16 cm verschiebbare Rücksitzbank verfügt. So lässt sich entweder mehr Beinfreiheit oder Raum für Ladegut schaffen. Auch die Neigung der Rücksitzlehnen lässt sich in zwei Positionen anpassen.

Das Angebot an Ablagen ist durchschnittlich. Die vorderen Türfächer bieten 1-l-Flaschen und etwas Kleinkram Platz, hinten reicht der Platz nur für je eine 1-l-Flasche. Die Mittelkonsole bietet vorn ein offenes Fach im unteren Bereich, ein geschlossenes Fach unter der Mittelarmlehne sowie zwei Becherhalter. Dazu gibt es im vorderen Bereich noch eine gut erreichbare Ablage für das Smartphone inklusive Ladefunktion. Im Fond findet man zwei geschlossene Lehnentaschen sowie Jackenhalter im Bereich der Haltegriffe am Dachhimmel. Die ausklappbare Mittelarmlehne bietet zwar kein Fach, aber immerhin zwei Becherhalter. Das kleine Handschuhfach ist beleuchtet, lässt sich aber nicht abschließen.

3,0 Komfort

3,0 Federung

Die Fahrwerksabstimmung des e-Vitara ist grundsätzlich komfortabel und damit passend für das kompakte Elektro-SUV gewählt. Im Stadtverkehr ergibt sich ein ordentlicher Federungskomfort, wenngleich der Aufbau hier bei Wellen häufig wippt und etwas unruhig wirkt. Gleiches ist auf kurvigen Landstraßen zu beobachten, wo der Aufbau des Japaners ruhiger liegen sollte. Grobe Stöße, wie beispielsweise durch tiefliegende Kanaldeckel oder eine beschädigte Fahrbahn, erlebt man selten. Beim Testwagen traten in diesen Fällen aber leise Klappergeräusche aus dem Heckbereich auf. Auch bei Passagen mit Kopfsteinpflaster können diese Geräusche auftreten, wobei der Fahrkomfort auch hier in Ordnung geht. Die Vibrationen am Lenkrad halten sich in Grenzen und man wird nicht über Gebühr durchgeschüttelt. Auch den spürbaren Ruck an der Hinterachse beim Überfahren eines Geschwindigkeitshügels kann man gut verkraften. Am leichtesten fällt dem Elektro-SUV die Fahrt auf der Autobahn. Hier wogt er bei Wellen sogar leicht und fährt sich unter dem Strich komfortabel.

3,1 Sitze

In der getesteten Variante lässt sich der Fahrersitz serienmäßig in den Grundfunktionen (Längsrichtung, Höhe und Lehnenneigung) einstellen. Zusätzlich gibt es eine Sitzflächenneigungseinstellung und eine elektrische Zwei-Wege-Lendenwirbelstütze. Die Konturen der vorderen Sitze sind körpergerecht gestaltet, bieten aber nur einen durchschnittlichen Seitenhalt. Die Mittelarmlehne lässt sich nicht justieren, ist aber für die meisten Staturen lang genug und auch in einer passenden Höhe angebracht. Die vorderen Kopfstützen und die Gurtaustritte lassen sich in der Höhe verstellen.

Die Rücksitzbank bietet ebenfalls zufriedenstellend geformte Sitzflächen und Lehnen. Der Kniewinkel fällt allerdings spitz aus und auch die Füße finden nur begrenzt Raum unter den Vordersitzen. Die Arme lassen sich auf den seitlichen Armauflagen und der ausklappbaren Mittelarmlehne bequem ablegen. Der Mittelsitz ist sehr schmal geschnitten und eignet sich damit nur als Notsitz für kurze Strecken.

✕ Der Beifahrersitz lässt sich nur in der Längsrichtung und der Lehnenneigung einstellen. Eine Höhenverstellung, die in der unteren Mittelklasse zu erwarten ist, bietet er nicht.

3,2 Innengeräusch

Der Geräuschkomfort im e-Vitara ist trotz des leisen Elektroantriebs unterdurchschnittlich. Während Geräusche von der Fahrbahn wie aufgewirbelte Kiesel oder rauer Asphalt noch recht gut isoliert werden, treten die Windgeräusche schon ab Landstraßentempo hervor. Auf der Autobahn wird man ab der Richtgeschwindigkeit mit einem deutlich erhöhten Geräuschniveau konfrontiert. Die Messung bestätigt dies: Bei 130 km/h liegt ein Innengeräuschpegel von hohen 69,4 dB(A) an.

2,6 Klimatisierung

Die Klimatisierungsautomatik verfügt über eine Zone und ist serienmäßig verbaut. Es gibt weder die Möglichkeit den Automatikmodus in verschiedenen Intensitäten zu justieren, noch die Luftmenge unabhängig von der Richtung an den vorderen Düsen anzupassen. Die Sitzheizung vorn ist, wie auch die Lenkradheizung, immer an Bord. Praktisch: Der Bereich unterhalb der Scheibenwischer wird beheizt, um ein Anfrieren zu verhindern. Die serienmäßige Standklimatisierung lässt sich per zugehöriger App aktivieren.

✕ Für die Fondpassagiere stehen nur unter den Vordersitzen Luftausströmer zur Verfügung. Ausströmer am Ende der Mittelkonsole gibt es nicht - dies entspricht nur dem Standard der

© ADAC e.V.

Kleinwagenklasse. Immerhin verbaut Suzuki serienmäßig getönte Scheiben ab der B-Säule, um zumindest vor direkter Sonneneinstrahlung zu schützen.

1,5 Antrieb

1,9 Fahrleistungen

✓ Der e-Vitara ist sowohl mit Front- als auch mit Allradantrieb erhältlich. Im Testwagen treibt ein permanenterregter Elektromotor ausschließlich die Vorderachse an. Er leistet maximal 128 kW/174 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 193 Nm ab. Für ein modernes Elektroauto fällt die Drehmomentangabe nicht besonders üppig aus, wobei der rund 1,8 t schwere Japaner bei den Messungen dennoch gute Fahrleistungen erreichen kann. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h geht in 4,7 s vonstatten, von 80 auf 120 km/h geht es in 6,4 s. Suzuki gibt 8,7 s für den Sprint von null auf 100 km/h an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 150 km/h elektronisch abgeregelt. Der Kompakte wirkt auch subjektiv für den Alltag ausreichend kräftig motorisiert.

1,0 Laufkultur

✓ Der Motor zieht vom Start weg gut an, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen nach. Darüber hinaus ergeben sich keine spürbaren Vibrationen oder störende Motorgeräusche.

1,4 Getriebe

Das Anfahren gelingt in den meisten Fällen zügig und feinfühlig, wobei sich sporadisch ein leichtes Rucken ergibt. Der e-Vitara verfügt über verschiedene Rekuperationsstufen, über die sich die Bremswirkung beeinflussen lässt. Über die Taste in der Mittelkonsole kann die Rekuperationsverzögerung ein- und ausgeschaltet werden, wobei sich die Intensität nur im Stillstand über das Zentraldisplay anpassen lässt - das ist ungewöhnlich und zudem unnötig kompliziert. Gleiches gilt für die serienmäßige Autohold-Funktion, die nach jedem Neustart wieder aktiviert werden muss. Eine Rekuperation in den Stillstand (One-Pedal-Drive) bietet der Suzuki nicht.

✓ Durch den Elektromotor benötigt der e-Vitara kein Getriebe mit mehreren Vorwärtsgängen. Das Ein-Gang-Reduktionsgetriebe ermöglicht deshalb eine Zugkraftentwicklung ohne Unterbrechnungen. Der Wechsel von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt klappt zügig, sobald man den Dreh raushat.

2,8 Fahreigenschaften

2,5 Fahrstabilität

✓ Die Fahrstabilität des kompakten SUV ist in allen abgeprüften Disziplinen gut bis ordentlich. Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise bei einem Schreckmoment vorkommen kann, folgt nur eine geringe Änderung der Fahrtrichtung - man kommt also nicht direkt von der Straße ab. Allerdings wankt der Aufbau deutlich, was die Insassen für einen Moment durchschüttelt. Zusätzlich greift das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) ein, um den e-Vitara zu stabilisieren. Der Geradeauslauf ist weitgehend gut, nur selten muss man auf gerader Strecke korrigierend eingreifen. Fährt man zu schnell in eine Kurve und korrigiert mit einem abruptem Bremsimpuls, lässt sich der elektrische Vitara nicht aus der Ruhe bringen. Nur wenn man es drauf anlegt, lässt sich ein drängendes Heck provozieren, das aber vom ESP am Ausbrechen gehindert wird. Im Grenzbereich ist das Fahrverhalten untersteuernd ausgelegt - also auf der sicheren und gut handhabbaren Seite.

Dies zeigt sich auch im ADAC Ausweichtest. Die Ausweichbewegung weg vom Hindernis überträgt der Japaner in Anbetracht seiner komfortablen Auslegung direkt, wobei das Manöver mit deutlicher Seitenneigung einhergeht. Das ESP erkennt die Situation schnell und greift mit deutlichen Bremsimpulsen ein, was für eine starke Verlangsamung sorgt. In der Folge lässt sich auch das Weglenken vom zweiten Hindernis mit nur geringem Schieben über die Vorderachse abwickeln. Kleiner Makel: Die Lenkung wird etwas schwergängig, was in diesem Moment einen erhöhten Kraftaufwand zur Folge hat. Der Weg zurück auf die ursprüngliche Fahrbahn gelingt dann ohne die Gefahr eines ausbrechendes Hecks.

Etwas mehr "Aktivität" am hinteren Ende des Suzuki lässt sich bei der möglichst schnellen Durchfahrt durch die Pylonen feststellen. Trotz der indirekten Lenkung lässt er sich recht präzise durch die Gasse zirkeln, wobei bei zu hoher Geschwindigkeit das Heck leicht wird und dann leichtes Gegenlenken erforderlich ist. Unter dem Aspekt der Fahrdynamik lässt der kompakte Japaner dem Fahrer sogar etwas an "Spiel"-Raum.

Die Traktion des Frontantrieblers ist zumeist gut, nur bei Nässe und starker Beschleunigung überreizt man sein Potential vorwärts zu kommen.

2,5 Lenkung

✓ Die Lenkung des Japaners kann überzeugen. Die Bedienkräfte sind für ein Kompakt-SUV etwas kräftiger angesetzt als man erwarten würde, fühlen sich aber stimmig an. Das Lenkgefühl ist zwar synthetisch, bietet aber für den Fahrzeugtyp ein passendes Maß an Rückmeldung. Die Zielgenauigkeit ist nicht die Stärke der Lenkung, aber auch sie ist in ausreichendem Maße vorhanden. Beim Abbiegen und Rangieren muss man auf Grund der eher indirekten Auslegung etwas mehr am Lenkrad drehen, als bei manchem Konkurrenten. Die beiden Lenkanschläge liegen 3,2 Umdrehungen auseinander. Bei der Geradeausfahrt liegt die Lenkung solide in der Mitte und

© ADAC e.V.

vemittelt damit auch bei Autobahngeschwindigkeit ein passendes Gefühl von Fahrzeugkontrolle. Im Sportmodus nehmen die Bedienkräfte am Lenkrad weiter zu, direkter oder gefühlvoller wird die Lenkung damit aber nicht.

3,3 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Kompakt-SUV erst nach 38,1 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - das ist nur ein zufriedenstellender Wert. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit fallen ordentlich aus, insgesamt unauffällig im Alltag.

2,5 Sicherheit

2,7 Aktive Sicherheit

Von Seiten der aktiven Sicherheit ist der elektrische Vitara gut ausgerüstet und auf dem Stand der Technik im Segment der unteren Mittelklasse.

Serienmäßig an Bord ist ein Notbremsassistent, der über einen großen Geschwindigkeitsbereich den Bereich vor dem Fahrzeug überwacht und gegebenenfalls eine Notbremsung einleitet - auch an Kreuzungen beim Abbiegen. Zudem verbaut ist die Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren, die beispielsweise beim rückwärts Ausparken vor einem kreuzenden Hindernis warnt. Diese Funktion ist vor allem dann nützlich, wenn man quer zur Fahrbahn einparkt und beim Rausfahren der Blick auf den Querverkehr durch andere parkende Fahrzeuge blockiert ist. Ebenfalls stardardmäßig dabei ist der Totwinkelassistent, welcher zusätzlich auch vor rückwärtig herannahmenden Fahrzeugen beim Spurwechsel warnt (Spurwechselassistent).

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelung verfügt der Suzuki ebenfalls über die wichtigsten Funktionen. Es ist sowohl ein Geschwindigkeitsbegrenzer als auch ein adptiver Abstandsregeltempomat enthalten. Aktiviert man die automatische Übernahme von erkannten Tempolimits und bestätigt zusätzlich die Übernahme während der Regelung, passt der e-Vitara die Geschwindigkeitsregelung an das erkannte Tempolimit an. Praktisch: Verdichtet sich der Verkehr auf der linken Spur, verhindert das System aktiv ein Rechtsüberholen im entsprechenden Geschwindigkeitsbereich und zeigt dies in der Instrumentenkombination an. Bei Abfahrten hingegen bremst das System nicht ab, hier muss man selbst nachregeln.

Mithilfe des ebenfalls verbauten Spurführungsassistenten hält der Suzuki sowohl die Geschwindigkeit als auch die Fahrspur, wobei der Fahrer das Lenkrad in wiederkehrenden Intervallen zumindest berühren muss. Es gibt bereits Systeme bei denen dieses aktive "Rückmelden" nur noch selten oder gar nicht mehr notwendig ist. Insgesamt zeigt sich der Autobahnassistent recht zuverlässig, wobei aber ein wenig an Feinschliff fehlt. Die Spurführung wirkt nicht ganz so ausgereift, wie bei den besten Systemen. Und auch der Spurhalteassistent (Korrektur beim Verlassen der Fahrspur), geht etwas ruppig zu Werke. Nichtsdestotrotz schafft der Autobahnassistent eine willkommene Entlastung auf langen Strecken.

Das Reifendruckkontrollsystem besitzt Sensoren in den einzelnen Rädern, die den Druck aktiv messen. So lässt sich ein Druckverlust schnell dem entsprechenden Rad zuordnen und gegebenenfalls gegensteuern.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Abstandsregeltempomat
- Autobahnassistent
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend
- Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

- Abstandswarnung
- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Tempomat
- Spurwechselautomatik
- Ausweichassistent
- Notfallassistent
- Ausstiegswarnung

© ADAC e.V.

Insassenschutzsystem proaktiv

2,4 Passive Sicherheit

✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt das Kompakt-SUV 77 Prozent der erreichbaren Punkte für seine Insassensicherheit (Test 2025). Zu seiner Sicherheitsausstattung gehören Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zudem gibt es einen Knie-Airbag für den Fahrer. Einen Zentral-Airbag zwischen den vorderen Sitzen, der eine Kollision der beiden vorderen Insassen abschwächt, gibt es jedoch nicht. Dieser wird auch in der Kompaktklasse immer häufiger verbaut.

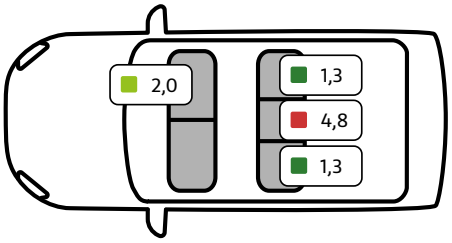
Die Kopfstützen bieten vorn bis 1,90 m großen Menschen guten Schutz, hinten immerhin bis knapp 1,70 m großen Personen. Allerdings kann der Dachhimmel eine stützende Funktion übernehmen und so auch größere Personen schützen. Praktisch: Die Sitzbelegungserkennung zeigt auf allen Sitzplätzen die Belegung und den Anschnallstatus an und ermahnt dementsprechend sich anzugurten. Nach einem Unfall bremst der Japaner selbstständig bis zum Stillstand ab, um Folgekollisionen zu vermeiden. Zudem setzt der Suzuki über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab und stellt, sofern möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her.

✗ Von Seiten der Ladungssicherung ist der e-Vitara schlecht aufgestellt. Es gibt keine stabilen Zurrösen, um schwere Ladung zu sichern, und es fehlt die Möglichkeit ein Trennnetz zwischen Koffer- und Fahrgastraum zu montieren. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so bei vollem Ladeabteil schlecht erreichbar.

2,3 Kindersicherheit

Mit 85 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem Japaner eine gute Kindersicherheit (Test 2025). Allgemein eignet sich der e-Vitara gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen - zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über den Sicherheitsgurt ist ebenso problemlos möglich. Eine kleine Einschränkung gibt es bei der Verwendung einer ausladenden Babyschale samt Stützfuß: In diesem Fall lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

✗ Auf dem Mittelsitz lassen sich Kindersitze nicht praxistauglich befestigen, da die Anlenkpunkte zu nah beieinander liegen und es keine Isofix-Halterung gibt. Die Kindersicherung der Fondtüren ist zu einfach bedienbar. Sie wird nur mit einem einfachen, offenliegenden Schieberegler ausgeführt, der "kinderleicht" betätigt werden kann.



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

2,7 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Für den Fußgänger- und Radfahrerschutz erhält der e-Vitara im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 79 Prozent der möglichen Punkte - das ist ein befriedigendes Ergebnis. Neben den üblichen harten Stellen an den A-Säulen und am Übergang zwischen Motorhaube und Windschutzscheibe, bietet auch die Front stellenweise nur einen mittelmäßigen Schutz - hier sollten die nachgiebigen Bereiche noch größer ausfallen. Der Notbremsassistent mit Fußgänger- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

2,1 Umwelt

2,2 Verbrauch

✓ Bei der Verbrauchsmessung des ADAC Autotest benötigt der e-Vitara 18,8 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste bei 3-phasiger AC-Ladung mit 16 A). Das ist grundsätzlich ein guter Wert, wobei besonders effiziente Elektroautos diesen teils deutlich unterbieten können. Zum Vergleich: Der enorm effiziente Mercedes-Benz CLA Coupé 350 EQ 4MATIC verbraucht rund 14,8 und der deutlich größere und leistungsfähigere BMW iX3 50 xDrive wurde mit 18,3 kWh/100 km gemessen. Im Konkurrenzvergleich wird der elektrische Suzuki im Mittelfeld liegen. Um die 61-kWh-Batterie (Brutto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 63,9 kWh benötigt. Einen Netto-Wert der Batteriekapazität gibt Suzuki nicht an.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC Verbrauchs zugrunde, ergibt sich für den e-Vitara mit der 61-kWh-Batterie und Frontantrieb eine Reichweite von 340 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

© ADAC e.V.

1,7 Umwelteinfluss

✓ Der e-Vitara gehört zu den kompakten Vertetern der SUV-Bauform und nimmt dementsprechend nicht übermäßig viel Verkehrsfläche ein. Das Leergewicht von rund 1,8 t ist für ein Kompakt-SUV stattlich, für ein Elektroauto aber moderat. Das Vorbeifahrgeräusch fällt nicht geringer aus, als bei einem vergleichbaren Fahrzeug mit Verbrennungsmotor.

k.A. Autokosten

k.A. Monatliche Gesamtkosten

Der e-Vitara startet ab 29.900 Euro. Das ist zunächst ein attraktiver Preis, wobei der Japaner dann mit dem kleinen 49-kWh-Akku ausgerüstet ist, was für die untere Mittelklasse ein recht kleiner Batteriespeicher ist. Mit dem getesten 61-kWh-Modell fährt man zwar auch keinen Reichweiten-König, ist aber definitiv flexibler auf Mittelstrecken. Dieser beginnt bei 36.490 Euro und hat dann alle wichtigen Funktionen an Bord. Dazu zählen: Navigationssystem, adaptiver Abstandstempomat, Sitz- und Lenkradheizung, effizienzsteigernde Wärmepume und Einparkhilfe. Die getestete Variante Comfort+ zum Gesamtpreis von 41.780 Euro bietet weitere Komfort-Funktionen (u. a. Soundsystem, Glasdach, elektrischer Fahrersitz, 360-Grad-Kamera) aber keinen Sicherheits- oder Reichweitenvorteil. Im Konkurrenzvergleich liegt der elektrische Vitara im Mittelfeld, bietet aber im Vergleich zur teils teureren Konkurrenz in wichtigen Bereichen (Ladeleistung, Reichweite, Infotainment) weniger fürs Geld.

Die Unterhaltskosten werden vorrangig vom Wertverlust dominiert, welcher sich aktuell noch nicht ausreichend genau abschätzen lässt. Die Betriebskosten fallen nicht zuletzt dank bis maximal 2035 bestehender Steuerbefreiung (danach 68 Euro) moderat aus. Die Garantie beträgt 3 Jahre bzw. 100.000 km auf das Fahrzeug sowie 8 Jahre bzw. 160.000 km auf die Hochvolt-Batterie - übliche Laufzeiten. Die Absicherung greift, sofern der Hochvoltspeicher eine Kapazitätsgrenze 70 Prozent unterschreitet. Auf Basis der im Verbrauchstest ermittelten Reichweite entspricht das rund 240 km.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	e Vitara eAxle (49 kWh) Club	e Vitara eAxle (61 kWh) Comfort	e Vitara eAxle (61 kWh) Comfort ALLGRIP-e
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	106 (144)	128 (174)	135 (184)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	59	64	95
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	193/-	193/-	307/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	150	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	14,9 kWh	15,1 kWh	16,6 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	49,0 (b)	61,0 (b)	61,0 (b)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/26/22	15/26/22	15/26/22
Steuer pro Jahr [Euro]	62	68	68
Preis [Euro]	29.990	36.490	39.490

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-Haftpfl. / VK - Vollkasko / TK - Teilkasko
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

ADAC © ADAC e.V.

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

permamenterregter Snychronmotor vorn	
Maximale Leistung	128 kW (174 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	64 kW
Maximales Drehmoment	193 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	61,0 kWh / n.b.
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	63,9 kWh
Typ/Nennspannung	LFP / 382 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre/160.000 km, 70 %

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, einphasig. 230 V,10 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie
DC schnell / CCS,	

Rekuperation

Stufen/Einstellung	4/Taste, Menü
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Nein
Adaptive Rekuperation	Nein

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	n.b./n.b.

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Nein
Momentane Ladeleistung	Nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	Nein

Laden

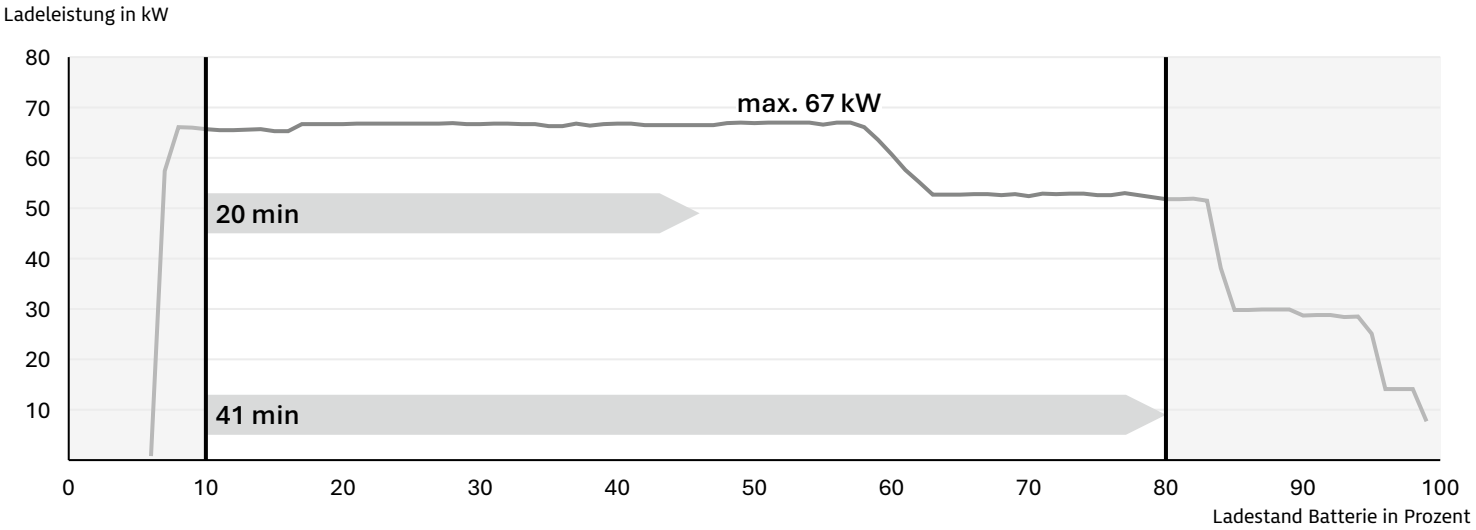
Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Nein
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel
Bidirektionales Laden	Nein
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Ja
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Nein
Anzeige Ladesäulendetails	Nein
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Nein / Nein
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Nein

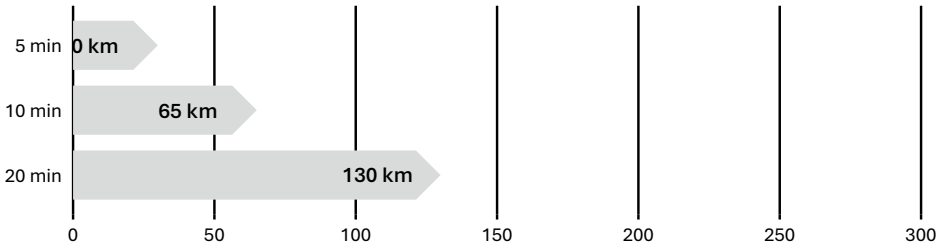
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	49 - 28 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	49 - 8,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	15,5 - 6 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 67 kW	41 min

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite





Ladevorgang 10-80 %*	
Ø Ladeleistung	**62,1 kW**
Ladedauer	00:41
Nachgeladene Reichweite	254 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	5,0 kWh / 30 km / 18 %
10 min	11,0 kWh / 65 km / 28 %
20 min	21,8 kWh / 130 km / 46 %

*ADAC Messung

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

permamenterregter Snychronmotor vorn	
Leistung	128 kW/174 PS
Maximales Drehmoment	193 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,1 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	225/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.275/1.800/1.635 mm
Leergewicht/Zuladung	1.835/415 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	310/1.052 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	61,0/- kWh
Garantie	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Allgemein/Rost	
Produktionsort	TBD

ADAC Messwerte

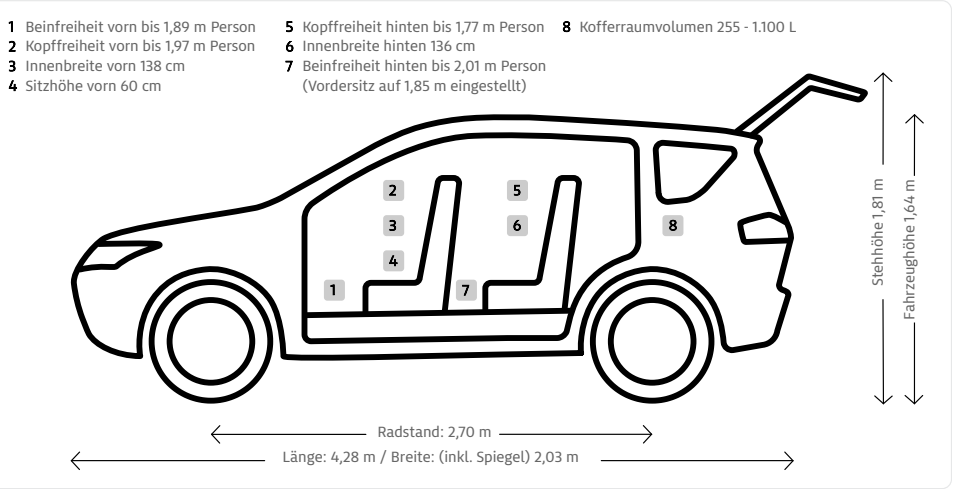
Überholvorgang 60-100 km/h	4,7 s
Überholvorgang 80-120 km/h	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Reifengröße	225/50 R19 96V
Reifen	Goodyear Efficient Grip 2
Wendekreis (li./re.)	11,2 / 11,2 m
Autotest-Verbrauch	18,8 kWh/100 km
Reichweite	340 km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.802/448 kg
Kofferraum normal	255 l
geklappt/dachhoch	625/1.100 l

Kosten

Zu diesem Fahrzeug liegen leider keine Kosten-Daten vor.

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 01.12.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	41.780 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	706 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	3A152-58U15



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	-/Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	-/Serie
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	-
Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	-
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	-
Querverkehrwarnung hinten	Serie
Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie/-
Lordosenstütze links/rechts	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-
Außen	
Anhängerkupplung	830 Euro
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,6**
Autokosten	**k.A.**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**3,0**
Verarbeitung	2,7
Alltagstauglichkeit	3,5
Licht und Sicht	2,9
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen	3,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,3
Kofferraum-Variabilität	2,4
Innenraum	**2,9**
Bedienung	2,7
Multimedia	2,4
Raumangebot vorn	2,6
Raumangebot hinten	3,9
Innenraum-Variabilität	3,0
Komfort	**3,0**
Federung	3,0
Sitze	3,1
Innengeräusch	3,2
Klimatisierung	2,6
Antrieb	**1,5**
Fahrleistungen	1,9
Laufkultur	1,0
Getriebe	1,4
Fahreigenschaften	**2,8**
Fahrstabilität	2,5
Lenkung	2,5
Bremse	3,3
Sicherheit	**2,5**
Aktive Sicherheit	2,7
Passive Sicherheit	2,4
Kindersicherheit	2,3
Sicherheit ungeschützte Personen	2,7
Umwelt	**2,1**
Verbrauch	2,2
Umwelteinfluss	1,7

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

Stand: 03.08.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Andreas Milkutat

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie

© ADAC e.V.