

 Mild-Hybrid
(Otto/Elektro)
 38.440 €
 81 kW/110 PS
 765 km
 6,1 l pro 100 km



Suzuki S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid Comfort+ ALLGRIP

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Den Suzuki S-Cross gibt es in der aktuellen Form seit 2022. Von außen wirkt das kompakte SUV durchaus stämmig und modern – im Innenraum aber kommt spätestens beim Benutzen des 9-Zoll-Touchscreens der Gedanke auf, ob es sich hier um einen aktuellen Neuwagen handelt. Das System sieht altbacken aus, ist langsam und vergrämt jeden Nutzer bei der Bedienung, sofern man nicht einfach nur das Radio an und aus macht. Während die Basisversion zum Preis von rund 25.000 Euro für einige ein attraktives Angebot sein könnte, fällt der Kurs des getesteten Modells in der Topausstattung Comfort+ zu hoch aus. Über 38.000 Euro verlangen die Japaner hierzulande für den Testwagen mit 6-Gang-Handschaltung. Mit an Bord ist dann aber auch ein Allradantrieb samt Lamellenkupplung (kein permanenter Allrad), der den Alltagsnutzen in verschneiten Gebieten erheblich steigern kann. SUVs der unteren Mittelklasse unter 40.000 Euro gibt es wie Sand am Meer: mit Allrad aber nur wenige. In Kauf nehmen muss man dann aber auch eine rustikale Materialqualität. Wer einen bis zum Fensterheberschalter durchgestylten Innenraum erwartet, wird beim S-Cross enttäuscht werden. Der Innenraum wird von harten Kunststoffen dominiert und ist rein der Funktion und nicht der optischen Raffinesse gewidmet. Es wird bestimmt Kunden geben, die diese Machart zu schätzen wissen, doch beim Bremsweg werden sich alle einig sein: Er ist zu lang. Durchschnittlich 40,2 m benötigt der Japaner für den Stopp aus 100 km/h, was nicht mehr zeitgemäß ist. Ein unnötiger Abstrich bei der Sicherheit tritt bei den Fensterhebern zum Vorschein, da die Schließkräfte deutlich zu hoch ausfallen und so ein Verletzungsrisiko beim Einklemmen bergen. Im Alltag weiß der Kompakte mit seinen überschaubaren Abmessungen und einer umfangreichen Serienausstattung zu überzeugen. Der Verbrauch geht in Ordnung: 6,1 l Super pro 100 km genehmigt sich der Allradler mit effizienzsteigerndem Mildhybridsystem im Verbrauchszyklus des ADAC Autotest.

✓ **preiswerte Basisvariante, umfangreiche Serienausstattung, optionaler Allradantrieb, ordentliche Fahrassistentenfunktionen**

✗ **langer Bremsweg, träges Infotainmentsystem, rustikale Materialqualität, fehlender Einklemmschutz der Fenster**

ADAC Urteil

2,9 Autotest

2,4 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

3,0 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,9 Senioren

3,1 Langstrecke

2,9 Transport

3,1 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a.: Dacia Duster, Kia Steltos, Mazda CX-30, Subaru Crosstrek



Alle Infos und Bilder
auch digital auf
adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,9 Karosserie	03	3,3 Fahreigenschaften	08
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	08
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	2,6 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	04	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	10
3,2 Innenraum	05		
Bedienung	05	2,6 Umwelt	10
Multimedia	06	Verbrauch	10
Raumangebot vorn	06	Umwelteinfluss	10
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	07		
		2,4 Autokosten	11
3,1 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	11
Federung	07		
Sitze	07	Motorvarianten	12
Innengeräusch	08		
Klimatisierung	08	Fahrzeugdaten	13
2,6 Antrieb	08	Bilder	14
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	08		

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.

2,9 Karosserie

4,3 Verarbeitung

✗ Der Japaner kann im Bereich der Verarbeitung und Materialqualität nur grundlegende Bedürfnisse erfüllen und kommt eher rustikal daher. Die Karosserieteile an sich sind gut gefertigt, aber bei den Fugen zwischen Blech- und Kunststoffteilen sollte man nicht allzu penibel hinschauen – insbesondere am Heck des Japaners. Aufgrund der fehlenden Türrahmenverkleidungen sind die Schweißnähte der aus mehreren Teilen zusammengesetzten Türrahmen sichtbar.

Aus der Zeit gefallen wirkt der Blick unter die Motorhaube: Suzuki verzichtet hier auf großzügige Verkleidungen. Der Anblick von unten auf den S-Cross ist aus heutiger Perspektive im Vergleich zu den üblicherweise aerodynamisch optimierten Unterböden ebenfalls sehr rudimentär. Leitungen und Kabel sind zwar sicher fixiert, dennoch sind nur die Seiten des Unterbodens sowie ein Teil des Motorraums geschützt. Das Heck ist komplett unverkleidet und gibt den Blick frei auf das lediglich grundrierte Blech mit spärlicher Versiegelung.

Im Innenraum verbauen die Japaner großflächig harten Kunststoff und preisbewusst anmutende Stoffe für Boden und Dachhimmel – bei einem Preis von über 38.000 Euro sollte hier mehr zu erwarten sein. Bei beherztem Griff an die stellenweise nachgiebigen Kunststoffteile mit teils spitzen Kanten lassen sich zudem Knarzgeräusche vernehmen – die Verarbeitung könnte insgesamt sorgfältiger sein.

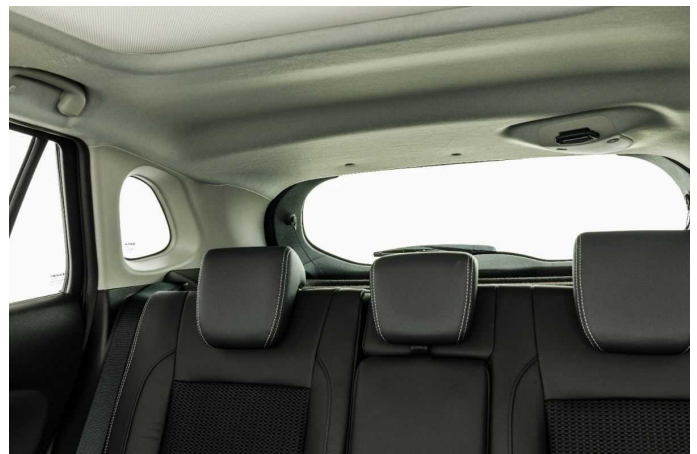
3,1 Alltagstauglichkeit

Im S-Cross können vier Erwachsene samt leichtem Gepäck gut unterkommen, die 437 kg Zuladung des Testwagens sind dafür ausreichend. Mit der optionalen (abnehmbaren) Anhängerkupplung darf der Japaner bis zu 1,2 Tonnen schwere Anhänger ziehen, vorausgesetzt, sie verfügen über eine eigene Bremse. Fehlt diese, sind nur magere 600 kg zulässig. Konkurrenten wie der Dacia Duster dürfen bis zu 1.500 kg an den Haken nehmen. Die Stützlast darf bis zu 75 kg betragen, womit üblicherweise auch einem Fahrradträger mit zwei E-Bikes nichts im Wege steht. Auf der serienmäßigen Dachreling sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Basierend auf der ADAC Verbrauchsmessung (6,1 l Super pro 100 km) kommt das kompakte SUV mit seinem 47-Liter-Tank etwa 765 km weit. Im Großstadtdschungel eckt man mit den moderaten Außenmaßen von 4,31 m Länge und 2,05 m Breite nicht so schnell an, auch wenn der Wendekreis von 11,8 m noch etwas kleiner ausfallen könnte. Die Tankklappe wird umständlich über einen Hebel unter dem Fahrersitz geöffnet – auch hier merkt man dem S-Cross sein Alter an.

✗ Der S-Cross bietet keinen Fehlbetankungsschutz, der das Befüllen mit einem falschen Kraftstoff verhindert.

3,0 Licht und Sicht

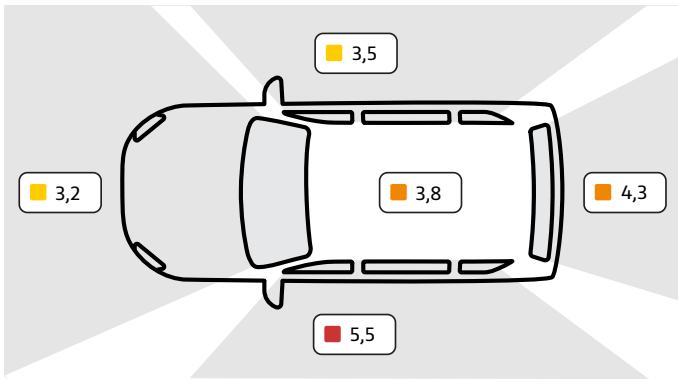
Die Abmessungen der kantigen Karosserie lassen sich gut überblicken, auch wenn die Vorderkante der Motorhaube nicht direkt sichtbar ist. Dank der erhöhten Sitzposition hat der Fahrer den umgebenden Verkehr gut im Blick. Die Rundumsicht im japanischen SUV ist insgesamt ausreichend, wobei die breite D-Säule die Sicht nach schräg hinten einschränkt. Der Wischbereich der vorderen Scheibenwischer ist angemessen, nur oben rechts bleibt ein Teil der Scheibe aufgrund der Wischerkonstruktion unberührt. Die für alle Ausstattungslinien serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten hell, aber nicht sonderlich gleichmäßig. Das Abblendlicht wirft einen fleckigen Lichtteppich auf die Fahrbahn und wird um das Fernlicht ergänzt, welches gebündelt zusätzlich den Fernbereich vor dem S-Cross ausleuchtet. Das Scheinwerfersystem verfügt über einen statischen Fernlichtassistenten, der bei erkanntem Gegenverkehr auf das Abblendlicht umschaltet. Nicht mehr zeitgemäß, insbesondere bei sehr hellen LED-Scheinwerfern mit großem Blendungspotenzial, ist die manuelle Leuchtweitenregulierung mittels Rädchen links in der Armaturentafel.



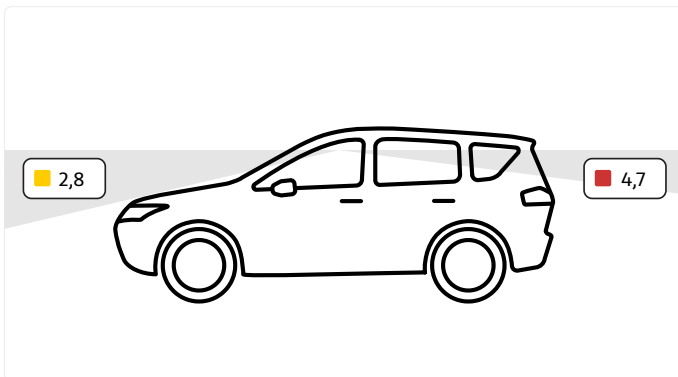
Die Sicht aus dem SUV ist dank erhöhter Sitzposition gut, wird nach hinten aber durch die breite D-Säule eingeschränkt.

✓ Parksensoren vorn und hinten sind in der Ausstattung Comfort+ genauso wie eine 360-Grad-Kameraansicht. Allerdings reicht die Auflösung des Kamerabildes nicht an den aktuellen Standard heran und wirkt doch arg pixelig. Der Innenspiegel ist ab der Ausstattungslinie Comfort automatisch abblendend ausgeführt. Erfreulich ist, dass der Suzuki serienmäßig LED-Nebelscheinwerfer an Bord hat.

✗ Bei aktivierter Warnblinkanlage kann keine Fahrtrichtsungsänderung mehr angezeigt werden. Hinderlich ist dies beispielsweise beim Auffahren auf ein Stauende und gleichzeitigem Spurwechsel.



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 Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte sowie der SUV-typisch erhöhten Sitze vorn (Fahrsitz etwa 55 cm über der Fahrbahn, Sitzfläche dabei ganz nach unten gestellt) wie auch hinten recht einfach und bequem. Einzig der ebenfalls hoch positionierte Schweller beeinträchtigt das Ein- bzw. Aussteigen etwas. Die Türrasten sind ausreichend kräftig ausgelegt, sie können die leichten Türen auch an Steigungen vorne und hinten in zwei Stufen sicher offenhalten. Die Haltegriffe über den äußeren Sitzplätzen erleichtern das Ein- und Aussteigen – der Fahrer muss aber ohne einen solchen Griff auskommen.

✗ Das serienmäßige, schlüssellose Zugangssystem wird mittels Knöpfen sowohl an den vorderen Türgriffen als auch an der Kofferraumklappe bedient. Mithilfe eines Reichweitenverlängerers lässt sich das System überlisten und bietet damit einen ungenügenden Diebstahlschutz. Weiterführende Informationen finden Sie unter www.adac.de/keyless.

2,4 Kofferraum-Volumen

✓ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 405 l. Versetzt man den variablen Ladeboden in die obere Position, lassen sich 85 l nach unten hin abtrennen. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 545 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu neun handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 765 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.220 l Volumen zur Verfügung.

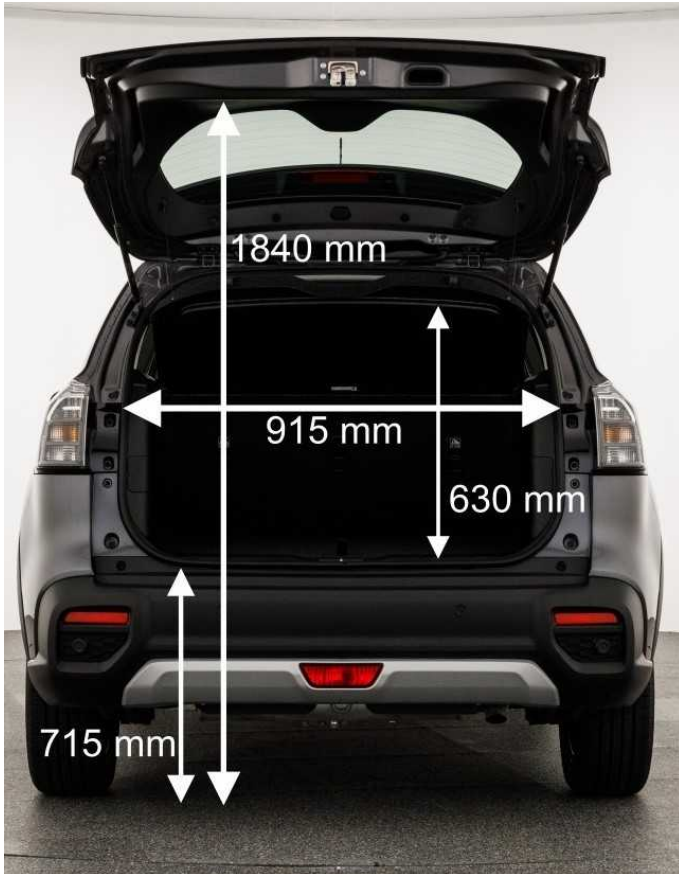


Der Kofferraum fasst 405 l, bei umgeklappter Rückbank bis zu 1.220 l. Bis zu neun Getränkekisten finden Platz.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe kann man leicht öffnen und schließen, da sie nach dem Anheben von alleine aufschwingt. Ein elektrischer Antrieb ist nicht lieferbar. Die Ladekante liegt mit rund 72 cm recht hoch über der Straße. Die Bordwand nach innen besitzt eine Höhe von rund 11 cm, was das Ein- und Ausladen schwerer Gegenstände mühsam gestaltet. Versetzt man den Ladeboden in die obere Position, kann man ohne eine erwähnenswerte Stufe ausladen. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Zudem steht eine 12-V-Steckdose auf der rechten Seite zur Verfügung. Bei umgeklappten Rücksitzen ergibt sich ein weitgehend ebener Kofferraumboden, die Lehnen steigen nur leicht an.

✗ Personen über 1,85 m Körpergröße sollten auf ihren Kopf achten, da das Heckklappenschloss deutlich absteht und nicht mit Kunststoff ummantelt ist. Zudem wird der Kofferraum mit nur einer seitlichen Leuchte schwach ausgeleuchtet.



Die manuelle Heckklappe öffnet leicht und schwingt selbstständig auf. Der Kofferraum ist gut nutzbar, die hohe Ladekante und

schwache Beleuchtung sind jedoch unpraktisch.

2,9 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 beschädigen. Je ein Ablagefach links und rechts sowie ein Haken für eine Einkaufsstütze sorgen für Ordnung im Kofferraum. Schade: Es lässt sich kein Gepäcknetz am Ladeboden befestigen.

3,2 Innenraum

3,4 Bedienung

Die grundlegende Bedienung des S-Cross lässt sich recht schnell erlernen. Allzu viele Einstelloptionen gibt es nicht und die Tasten sind in der Regel sinnvoll platziert. Das Lenkrad lässt sich manuell und in ausreichendem Umfang einstellen. Starten lässt sich der Japaner per Tastendruck rechts neben dem Lenkrad, wobei der Knopf für die meisten Staturen verdeckt sein dürfte. Geschaltet wird klassisch manuell – gleiches gilt für das Betätigen der Handbremse. Fahrer- und Beifahrersitz stellt man ebenfalls manuell ein; die Lehnen allerdings nur stufenweise. Der unbeleuchtete Drehschalter für das Licht am Blinkerhebel ist nicht optimal, ebenso wenig die sehr tief angeordnete Klimateinheit, welche nach einer starken Blickabwendung verlangt. Erfreulich: Alle Klimafunktionen werden über Tasten oder Drehrädchen geregelt. Die Sitzheizung lässt sich narrensicher mittels Kippschalter in der Mittelkonsole bedienen. Die meisten Schalter und Knöpfe sind beleuchtet. Für die Fensterheberschalter gilt dies aber nur an der Fahrertür. Sowohl in der ersten als auch in der zweiten Reihe gibt es Leseleuchten, wobei hinten eine zentrale Lichtquelle fehlt. Die Tasten links unten am Armaturenbrett sind teilweise vom Lenkrad verdeckt, werden aber in der Regel nur selten benötigt. Mit dem Drive-Mode-Select-Schalter in der Mittelkonsole lassen sich die Fahrmodi wählen – was sich aber hinter den

Modi verbirgt, erschließt sich einem nicht auf Anhieb. Hierzu sollte man das sehr dicke Handbuch im Handschuhfach konsultieren. Bei allen Türen inklusive des Kofferraums und der Frontklappe wird der Fahrer über einen geöffneten Zustand informiert. Ein digitales Kombiinstrument ist für den Japaner nicht erhältlich, was jedoch kein Nachteil ist. Die klassischen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar; alle nötigen Infos werden angezeigt oder sind über den Bordcomputer abrufbar. Am Lenkrad lassen sich die Medienwiedergabe sowie die Fahrassistentenfunktionen mittels klassischer Tasten einwandfrei bedienen.

✗ Grundsätzlich verfügt das in passender Höhe positionierte 9-Zoll-Display des Infotainments über eine inhaltliche Dreiteilung: Navigation, Fahrzeug und Audio. Ein Teil der Fahrzeugeinstellungen lässt sich am Zentraldisplay einstellen, der Rest (z. B. Fahrassistentenfunktionen) muss jedoch über einen absolut unergonomischen, neben dem Kombiinstrument platzierten Dreh-Drück-Stab erledigt werden. Damit muss man sich durch klein beschriftete Menüs hangeln, die zudem teils schlecht ins Deutsche übersetzt sind und viele Abkürzungen beherbergen, welche man ohne Blick ins Handbuch kaum errät. Hinzu kommt, dass sich das Menü nur im Stand bedienen lässt – sobald man sich in Bewegung setzt und nicht mit der Konfiguration fertig war, geht der Einstellfortschritt verloren.

Die Bedienung des Infotainments abseits der obersten Menüebene fällt unübersichtlich und träge aus – hier wird sichtbar, dass das Grundsystem in die Jahre gekommen ist. Ebenso lassen einen hier und da wirre Bezeichnungen oder missverständliche Übersetzungen grübeln. Die Sprachbedienung kann nur mit vorgefertigten Befehlen bedient werden und rundet den veralteten Eindruck des Infotainmentsystems im negativen Sinne ab. Die Lautstärke lässt sich nur umständlich über Sen-

sortasten einstellen, Drehregler oder sonstige mechanische Tasten gibt es rund um das Touchdisplay nicht.

Lediglich das Fahrerfenster ist mit einer Ab- und Aufwärtsautomatik ausgestattet, alle anderen Fenster müssen ohne Automatik auskommen. Ohnehin lassen sich die Fenster per Fernbedienung weder öffnen noch schließen. Unpraktisch: Das Handschuhfach besitzt keine Beleuchtung.



Die Grundbedienung des S-Cross ist einfach, das Infotainment jedoch veraltet und teils umständlich. Einige Bedienelemente sind ungünstig platziert, praktische Funktionen fehlen.

3,4 Multimedia

Das Multimediaangebot des Japaners ist überschaubar. Ein Radio mit Bluetooth-Freisprechanlage und Digitalradioempfang ist serienmäßig dabei, ebenso die 12-V-Buchse und der USB-A-Anschluss in der Mittelkonsole u. a. zur Datenübertragung. Kabellos bietet der S-Cross die Möglichkeit, das Smartphone via Apple CarPlay und Android Auto mit dem Fahrzeug zu verbinden. Eine induktive Lademöglichkeit gibt es nicht, hier muss man sich klassisch mit dem Kabel behelfen. Auch das Navigationssystem ist Serie, welches nur umständlich per USB-Stick und nicht online aktualisiert werden kann. Die angezeigten Verkehrsinfos werden nicht in Echtzeit aktualisiert, zudem ist das System sehr langsam und wenig intuitiv zu bedienen. Teilweise drückt man zu oft auf das Display mit dem Gedanken, das System hätte die Eingabe nicht mitbekommen – danach kommt die Überraschung mit einer Kette an Reaktionen. Nutzt man das Display in Kombination mit dem gekoppelten Smartphone, läuft es wesentlich flüssiger – ohnehin

ist die Routenplanung mittels Smartphone vorzuziehen, denn die prognostizierten Reisezeiten des Serien-Navis sind oft fernab der Realität. In der getesteten Ausstattung ist das Soundsystem mit sechs Lautsprechern integriert, die günstigeren Linien müssen sich mit der Vier-Lautsprecher-Variante begnügen. Das Audioerlebnis hält sich aber selbst mit den sechs Boxen in Grenzen. Drei Jahre lang nach dem Kauf ist der Konnektivitätsdienst „Suzuki Connect“ dabei, womit sich per Smartphone Fahrzeuginformationen abrufen und Befehle senden lassen, wie z. B. das Verriegeln des Wagens oder Einschalten der Scheinwerfer.

2,6 Raumangebot vorn

Das Raumangebot vorn ist ordentlich. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,90 m große Personen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus und genügt bis knapp zwei Meter Körpergröße. Das Raumgefühl ist angenehm, auch wenn die Innenbreite insgesamt gesehen nur durchschnittlich ist. Das elektrische

Panorama-Glasschiebedach mit Sonnenblende ist beim Comfort+ serienmäßig und macht den Innenraum heller. Eine umfassende Ambientebeleuchtung sucht man vergebens, weshalb das Raumgefühl bei Fahrten in der Dunkelheit etwas beengt ausfällt.

3,4 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es nicht ganz so großzügig zu, was für ein kompaktes SUV aber nicht außergewöhnlich ist. Die Beinfreiheit reicht für gut 1,90 m große Menschen, wenn die Vordersitze für 1,85 m Personengröße eingestellt sind. Für die Köpfe wird es ab rund 1,80 m eng. Durch das bis nach hinten reichende Panoramadach und die im Vergleich zur ersten Reihe leicht höhere Sitzposition geht etwas Kopffreiheit verloren.



Auf der Rückbank reicht die Beinfreiheit für rund 1,90 m, die Kopffreiheit wird ab etwa 1,80 m knapp.

3,1 Komfort

3,1 Federung

Das Fahrwerk des S-Cross verfügt über eine MacPherson-Konstruktion an der Vorderachse und eine Verbundlenkerachse hinten, was im Falle der Hinterachse einer einfachen und kostengünstigen Lösung entspricht. Zudem werden konventionelle Dämpfer und Stahlfedern verbaut, weswegen der Fahrer keine Eingriffsmöglichkeit auf das Federungsverhalten besitzt. Grundsätzlich ist der S-Cross damit ausreichend komfortabel unterwegs, offenbart aber vor allem beim Durchfahren von Einzelhindernissen seine Schwächen. Bei abgesenkten Kanaldeckeln überträgt sich vor allem durch die Hinterachse ein deutlicher Ruck auf die Insassen. Zudem ergeben sich Poltergeräusche, die den etwas unkomfortablen Eindruck verstärken. Wellige Fahrbahnoberflächen bei niedrigen Geschwindigkeiten absorbiert das Fahrwerk dagegen ordentlich, weshalb man innerorts zumeist komfortabel unterwegs ist. Überraschend unaufgeregt pariert der Japaner Geschwindigkeitshügel: Sowohl Vorder- als auch Hinterachse rollen ohne großes Rucken darüber hinweg. Auf der Autobahn kann das kompakte SUV diese Gelassenheit nicht bieten, wenngleich der Federungskomfort auf der Langstrecke passabel ausfällt.

3,5 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Eine Längs- bzw. Neigungseinstellung oder gar ein Ausbau sind nicht möglich. Vorne gibt es Ablagen in den Türen und vor dem Gangwahlhebel gibt es eine Ablage für Kleinkram. Die vorderen Türfächer sind groß genug, um 1-l-Flaschen aufnehmen zu können. Einen praktischen Brillenhalter gibt es im Dachhimmel. Die beiden Becherhalter in der Mittelkonsole sind sehr simpel ohne Haltenasen oder Verstellmöglichkeit gestaltet und halten daher nicht jeden Getränkebehälter ausreichend fest. Hinten stehen ebenfalls zwei solcher Becherhalter in der klappbaren Armauflage zur Verfügung. Zudem gibt es hinten keine klassischen Türfächer, sondern nur große Flaschenhalter; diese können aber große 1-l-Flaschen aufnehmen. An der Rückseite des Beifahrersitzes finden die Fondpassagiere eine geschlossene Lehnentasche vor. Das Handschuhfach ist recht klein und nicht abschließbar, aber zumindest beleuchtet.

3,5 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert. Man sitzt insgesamt recht bequem, hat aber bei Kurvenfahrten einen nur überschaubaren Seitenhalt, weil die Polsterung der Seitenwangen recht nachgiebig gestaltet ist – zudem sitzt man recht hoch im Fahrzeug. Die Armauflagen in den vorderen Türen sind angenehm gepolstert, wobei die Polsterung der Mittelarmlehne zu dünn ausfällt und man schnell mit dem darunterliegenden, harten Kunststoff in Berührung kommt. Oben auf den harten Türverkleidungen lassen sich die Arme weder vorn noch hinten bequem ablegen. Nur ausreichenden Komfort und kaum Seitenhalt bietet die wenig konturierte Rückbank. Der mittlere Sitz eignet sich aufgrund der schmalen Abmessungen und der harten Polsterung lediglich für kurze Strecken. Vorn wie hinten können die Kopfstützen in der Höhe eingestellt werden, längs lässt sich nichts anpassen. Für den Fahrer gibt es eine Gurthöheneinstellung.

✗ Nur der Fahrersitz verfügt über eine Sitzhöhen-einstellung. Weder Lordosenstütze noch Beinauflage und Sitzneigung lassen sich beim S-Cross einstellen.

3,4 Innengeräusch

Im S-Cross wird es bei höheren Geschwindigkeiten laut – die allgemeinen Fahr- und Windgeräusche sind merklich und der Antrieb akustisch präsent, sodass sich im Testwagen bei konstanten 130 km/h ein Innengeräuschpegel von hohen 69,6 dB(A) ergibt. Bei niedrigen Motorlasten und Geschwindigkeiten sind die Geräusche durch den Antriebsstrang angenehm unauffällig: Der Verbrenner läuft angemessen kultiviert. Fordert man Leistung, wird der Vierzylinder deutlich hörbar und wirkt dabei angestrengt. Nicht nur hier fällt die sparsame Dämmung der gesamten Karosserie negativ auf. Auch Steinen klumpen deutlich in den Radkästen und man hat manchmal ob der Geräuschkulisse das Gefühl, dass eines der hinteren

Fenster geöffnet sein muss. Die Windgeräusche tragen spätestens auf der Autobahn wesentlich zur Gesamtakustik bei.

2,6 Klimatisierung

Der S-Cross besitzt in der Variante Comfort+ serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik. Die Luftmenge aus den vorderen Düsen kann man nicht unabhängig von der Richtungseinstellung regulieren und die Fondinsassen werden nur durch Ausströmer unter den Sitzen mit Frischluft versorgt. Eine Sitzheizung für die Vordersitze ist serienmäßig an Bord. Auch abgedunkelte hintere Scheiben ab der B-Säule bringt das kompakte SUV ab Werk mit. Eine Lenkradheizung ist hingegen aber generell nicht zu haben.

2,6 Antrieb

2,5 Fahrleistungen

✓ Der Antrieb mit dem 1,4-Liter-Turbo-Benziner erreicht eine Systemleistung von 81 kW/110 PS und stellt ein maximales Drehmoment von 235 Nm zur Verfügung. Das Antriebsdrehmoment wird vorrangig an die Vorderachse verteilt und die Hinterachse wird bei Schlupf per Lamellenkupplung zugeschaltet, sofern man nicht den "Lock-Modus" aktiviert. Der riemengetriebene Startergenerator des 48-V-Mildhybridsystems unterstützt den Verbrenner beim Beschleunigen und Anfahren mit bis zu 10 kW – kurze elektrische Fahrphasen sind bei dieser Bauart aber nicht möglich. Der rund 1,3 t schwere S-Cross ist ausreichend kräftig motorisiert, um auch auf der Landstraße Überholmanöver durchzuführen oder zügig auf die Autobahn aufzufahren. Allerdings muss der Fahrer dann zackig schalten und mit Weitsicht fahren, um die 110 PS bestmöglich auszunutzen. Von der Souveränität eines Elektroautos ist der S-Cross weit entfernt. Die Elastizitätsmessungen bestätigen den subjektiven Eindruck: Von 60 auf 100 km/h dauert es im vierten Gang 8,5 s, im fünften Gang 10,7 s und im sechsten Gang 14,4 s. Muss es besonders schnell gehen, zum Beispiel bei einem Überholvorgang, benötigt der S-Cross im zweiten Gang und dritten Gang von 60 auf 100 km/h respektable 6,3 s und 7,9 s von 80 auf 120 km/h im dritten Gang – es geht also ausreichend schnell vorwärts.

moderate Vibrationen in Lenkrad und Pedalerie. Führt man untertourig, neigt der Antrieb zum Brummen. Dreht man den 1,4-Liter-Motor aus, bekommt er eine leicht dröhnende Note und wirkt angestrengt. Über Gebühr belastet er die Insassen aber keinesfalls. In puncto Leistungsentfaltung zieht der kleine Motor gleichmäßig bis in hohe Drehzahlen, wenn auch mit wenig Temperament. Kurz vor der Drehzahlgrenze geht ihm dann aber die Luft aus. Der Motor spricht angemessen schnell auf Gaspedalbefehle an, was dem Mildhybridsystem zu verdanken ist.

2,8 Getriebe

Die Schaltpräzision des Sechsgang-Getriebes ist insgesamt ordentlich. Im Alltag gefallen Kupplungspedal und Schaltung mit angenehmen Bedienkräften, die Gänge sind präzise genug geführt und rasten spürbar ein. Auch schnelle Gangwechsel können problemlos vorgenommen werden, da die Gänge nicht haken. Allerdings sollte man mit Gefühl einkuppeln, um Schaltschläge zu verhindern und zügig durchbeschleunigen zu können. Der Rückwärtsgang ist hinten rechts angeordnet und gegen versehentliches Einlegen mit einer gut greifbaren Zugtaste gesichert. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, stets in einem möglichst kraftstoffsparenden Gang unterwegs zu sein. Beim Anfahren an Steigungen hält die Berganfahrhilfe das Fahrzeug automatisch fest und verhindert beim Anfahren ein Zurückrollen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei und sorgt für einen ruckarmen Aufstart des Vierzylinders.

2,4 Laufkultur

✓ Die Laufkultur des Vierzylinders gibt wenig Anlass zur Klage. Beim Aufstarten oder Ausdrehen spürt der Fahrer nur

3,3 Fahreigenschaften

2,7 Fahrstabilität

Der Suzuki legt eine gute bis ordentliche Fahrstabilität an den Tag. Er fährt zumeist unbehelligt geradeaus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen nur selten aus der Ruhe bringen. Das kompakte SUV reagiert erwartungsgemäß mit deutlichen Aufbaubewegungen auf Lenkimpulse, lässt sich

aber einwandfrei beherrschen und beruhigt sich auch rasch wieder. In schnell durchfahrenen Kurven halten sich die Lastwechselreaktionen in Grenzen – überschüssiges Tempo baut der Japaner gut kontrollierbar über die Vorderräder ab. Im ADAC Ausweichtest wird die einleitende Lenkbewegung weg vom Hindernis auf der eigenen Fahrspur mit nur geringem Schieben über die Vorderräder umgesetzt. Beim Weglenken

vom Hindernis auf der Gegenfahrbahn hingegen drängt das Heck, wobei das ESP für eine sichere Durchfahrt sorgt, indem es deutlich abbremst. Unter fahrdynamischen Gesichtspunkten setzt der S-Cross damit keine Glanzlichter – die Fahrsicherheit ist damit aber gegeben. Dank des Allradantriebs hat die Traktionskontrolle nicht viel zu tun – die Traktion ist nahezu einwandfrei.

3,0 Lenkung

Die Lenkung des S-Cross ist recht gefühllos und vermittelt wenig Rückmeldung über den Grip der Vorderreifen. Mit drei Umdrehungen vom rechten zum linken Lenkansschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt, aber immer noch

ausreichend, um das kompakte SUV auch beim Abbiegen und Rangieren ohne allzu großen Lenkaufwand zu steuern. Bei geringem Tempo fällt die etwas zu schwach ausgeprägte Zentrierung auf. Hier lässt sich die Nulllage nicht eindeutig erfühlen und das Lenkrad stellt nicht vollständig in die Mitte zurück, was kleinere Lenkkorrekturen erfordert. Außerorts wird die Zentrierung besser und der S-Cross lässt sich zielsicher und nebensächlich lenken.

4,0 Bremse

✗ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der S-Cross durchschnittlich 40,2 m – das ist zu viel. Immerhin spricht die Bremse ordentlich an und lässt sich angemessen dosieren.

2,6 Sicherheit

2,1 Aktive Sicherheit

Die Fahrassistentenausstattung des S-Cross ist, trotz des Eindrucks, dass er in die Jahre gekommen ist, umfangreich. Er bringt einen Notbremsassistenten samt Kollisionswarnung mit, der dank der Kombination aus Frontkamera und -radar auch in hohen Geschwindigkeiten zuverlässig warnt und automatisch bremst. Kreuzungen werden vorausschauend überwacht, wie auch der Querverkehr beim rückwärtigen Ausparken. Ein Tempomat allein ist nicht verfügbar, die automatische Distanzregelung ACC ist jedoch serienmäßig an Bord. Die erkannten Geschwindigkeitsbegrenzungen können per einfachem Klick in die Regelung übernommen werden. Besonders praktisch, aber leider selten: Der Suzuki bietet das Einstellen von Toleranzen. Dieser "Tempoaufschlag" lässt sich von 1 bis 5 km/h justieren und ermöglicht damit ein komfortableres Mitschwimmen. So stellt der Japaner beispielsweise nicht stumpf die erkannten 120 km/h ein, sondern addiert einen praxistauglichen Aufschlag. Die Einstellung wird einmalig im recht versteckten Menü in der Instrumentenkombination vorgenommen. Zudem reduziert der S-Cross bei kurvigen Strecken selbstständig das Tempo und verhindert das Rechtsüberholen. Ebenso bekommt man einen automatischen Geschwindigkeitsbegrenzer aufpreisfrei mitgeliefert wie auch einen Spurwechselassistenten, welcher den Bereich hinter dem S-Cross überwacht. Aktiviert man den Lenkassistenten, übernimmt das System zeitweise die Fahrzeugführung, ehe sich der Fahrer mit einem Griff an das Lenkrad zurückmelden muss. Kurze Intervalle lassen sich so zurücklegen, ohne dass der Fahrer den S-Cross aktiv lenkt. Ein höherwertiges System, das über lange Zeiträume das Lenken auf der Autobahn übernimmt, bietet Suzuki aber nicht an.



Abbiegeassistent



Notbremsssystem 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

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten



Notbremsssystem

Insassenschutzsystem proaktiv

2,7 Passive Sicherheit

Zum Testzeitpunkt lagen keine Ergebnisse des EuroNCAP-Crashtests vor. Neben Front- und Seitenairbags vorn bringt der S-Cross auch von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags mit. Knieairbags für die Insassen der ersten Reihe oder Seitenairbags im Fond gibt es keine. Die Kopfstützen vorn bieten Insassen bis 1,85 m Körpergröße guten Schutz, hinten nur noch für bis 1,65 m große Personen – allerdings kann der Dachhimmel eine stützende Funktion einnehmen. 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 Fahrt abschnallt. Falls man den Kofferraum des S-Cross bis zum Dach hoch beladen möchte, gibt es im Zubehör ein Trenngitter, um die Insassen vor herumfliegenden Gepäckstücken schützen zu können.

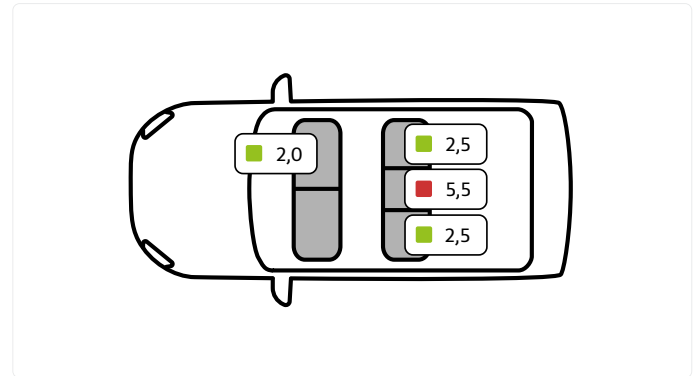
✗ Warndreieck und Verbandskasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht – dort sind sie im Notfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist. Auch an stabilen Verzurrsösen mangelt es im Kofferraum des Suzukis: Es gibt nur zwei schwache Ösen im Kofferraum.

3,1 Kindersicherheit

Zum Testzeitpunkt lagen keine Ergebnisse des EuroNCAP-Crashtests vor. Insgesamt lassen sich drei Kindersitze gleichzeitig im S-Cross sicher installieren – zwei auf der Rücksitzbank und einer auf dem Beifahrersitz. Das Befestigen von Kindersitzen klappt auf dem Beifahrersitz einwandfrei, auf den äußeren Sitzen im Fond ist ein erhöhter Kraftaufwand vonnöten. Alternativ gibt es dort Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe sowie Ankerhaken. Baut man eine Babyschale mit Basis auf der Rückbank ein, ist der Verstellbereich des vorde-

ren Sitzes eingeschränkt. Eine Sitzprobe vor dem Kindersitzkauf ist wie grundsätzlich immer empfohlen. Den Airbag kann man über einen Schlüsselschalter deaktivieren, somit sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen zum Einbau zulässig. Hinten in der Mitte sind Kindersitze laut Suzuki sowieso nicht zulässig – die Gurtgeometrie wäre ohnehin auch nicht geeignet.

✗ Den elektrischen Fensterhebern fehlt ein wirksamer Einklemmschutz. Die Kindersicherung in den Fondtüren ist über den kleinen Hebel zu leicht bedienbar und kann auch von Kindern manipuliert werden.



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

3,0 Sicherheit ungeschützte Personen

Zum Testzeitpunkt lagen keine Ergebnisse des EuroNCAP-Crashtests vor. Aus diesem Grund lässt sich die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer nur abschätzen. Die Vorderkante der Front sowie der Bereich der A-Säulen des Suzukis sind unnachgiebig, der mittlere Bereich der Motorhaube wirkt besser entschärft. Ein Notbremsassistent samt Personenerkennung zu Fuß oder auf dem Fahrrad ist serienmäßig an Bord und kann einen Unfall verhindern oder zumindest die Folgen abmildern.

2,6 Umwelt

2,9 Verbrauch

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 110 PS starken S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid mit Handschaltgetriebe und Allradantrieb liegt in der ADAC Verbrauchsmessung bei 6,1 l Super pro 100 km – das ist ein ordentlicher Wert. Das verbaute Mildhybridsystem kann dabei die Effizienz steigern, indem es rekuperiert und beim Beschleunigen durch den E-Motor unterstützt.

1,4 Umwelteinfluss

Der S-Cross zählt in der unteren Mittelklasse zu den kompakten Modellen und nimmt eine Verkehrsfläche von rund 7,7 m² ein. Sein Leergewicht von etwas über 1,3 t sprengt den Rahmen ebenfalls nicht – das hilft nicht nur beim Einsparen von Kraftstoff, sondern schont auch die Reifen und die Straßeninfrastruktur. Das Vorbeifahrgeräusch liegt mit 65 dB(A) auf einem durchschnittlichen Niveau. Im Bereich der Schadstoffe ist der nach Euro-6e-Norm homologierte und mit einem Otto-Partikelfilter ausgestattete Japaner absolut unauffällig und unterschreitet sämtliche Grenzwerte.

2,4 Autokosten

2,4 Monatliche Gesamtkosten

Der S-Cross startet in der Basisversion mit 6-Gang-Handschriftgetriebe und Frontantrieb zu einem attraktiven Preis ab 25.640 Euro. Die Ausstattung bietet zwar weder eine Klimaautomatik noch eine Sitzheizung, aber dafür die kabellose Smartphoneanbindung (Apple CarPlay und Android Auto) sowie einen adaptiven Abstandstempomaten. In Anbetracht der recht einfachen Machart des S-Cross wäre diese Variante die Preis-Leistungs-Empfehlung, da man das Infotainment ohnehin eher mit dem Smartphone nutzen sollte, anstatt das träge Suzuki-System für Navigation und Medienwiedergabe zu bemühen. Der Allradantrieb ist zwar eine Seltenheit in dieser Preisklasse, kostet aber einen horrenden Aufpreis von 9.000 Euro. Dementsprechend sollte man sich unter Kostenaspekten überlegen, ob man ihn wirklich braucht.

Der Testwagen ist bis auf das Automatikgetriebe voll ausgestattet und bringt es auf einen Preis von 38.440 Euro. Das ist in Anbetracht dessen, dass der S-Cross weder bei der Material-

noch bei der Funktionsqualität den Ansprüchen an die untere Mittelklasse gerecht werden kann, schlichtweg zu teuer.

Im Unterhalt ist der Wertverlust der größte Kostenfaktor. Die Kfz-Steuer beträgt 98 Euro pro Jahr. Die Versicherungseinstufungen sind der Haftpflicht (Klasse 15) und der Vollkasko (Klasse 19) günstig. Die Teilkaskoversicherung rangiert in der Stufe 21. Standardmäßig gibt Suzuki auf den S-Cross eine Garantie von drei Jahren oder 100.000 km, je nachdem was zuerst eintritt. Führt man alle Wartungen bei autorisierten Händlern gemäß des Wartungsplans durch, verlängert sich die Garantie jedes Jahr auf bis zu acht Jahre oder 140.000 km.

✗ Ein unnötiger Kostentreiber: Suzuki schreibt ein Wartungsintervall von 20.000 km beziehungsweise zwölf Monaten vor. Demnach muss der Japaner also spätestens einmal im Jahr zum Service inklusive Motorölwechsel. Das kostet nicht nur Zeit, sondern auch Geld. Üblicherweise liegen die Serviceintervalle in dieser Fahrzeugklasse bei zwei Jahren, sofern man kein absoluter Vielfahrer ist.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid Edition	S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid Comfort AT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1373	4/1373
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	235/2000	235/2000
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,3 l S	5,7 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	119	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/21	15/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	76	98
Preis [Euro]	25.390	34.340

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

Herstellerangaben

Mild-Hybrid (4-Zylinder-Benziner/E-Motor), Euro 6e	
Hubraum	1.373 ccm
Leistung	81 kW/110 PS
Maximales Drehmoment	235 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebearart	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	129 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.305/1.785/1.580 mm
Leergewicht/Zuladung	1.360/395 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430/1.230 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	47 l
Garantie	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	Esztergom, Ungarn

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	6,3 s
Überholvorgang 80-120 km/h	7,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,2 m
Reifengröße	215/55 R17 94V
Reifen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis (li./re.)	11,8 / 11,8 m
Autotest-Verbrauch	6,1 l/100 km
Reichweite	765 km
Innengeräusch 130 km/h	69,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.318/437 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	405 l 765/1.220 l

Kosten

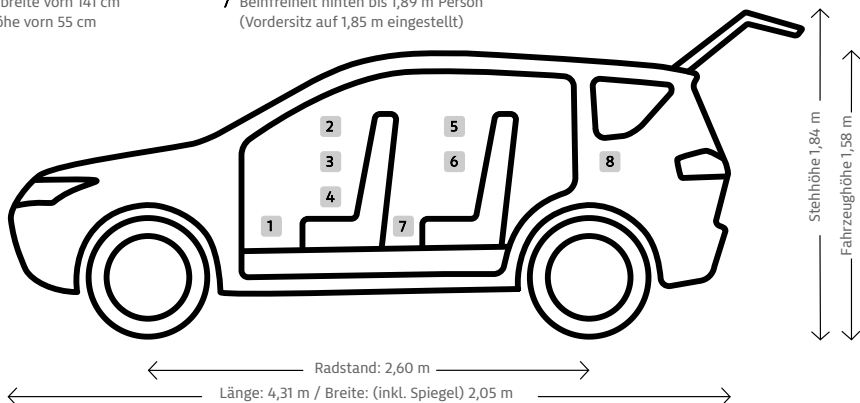
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	146 Euro
Fixkosten	136 Euro
Werkstattkosten	83 Euro
Wertverlust	430 Euro
Monatliche Gesamtkosten	795 Euro
Steuer pro Jahr	98 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/21
Basispreis getestete Variante	37.440 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.440 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	5.227 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	2025(SE.1.1.00)

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,87 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 1,97 m Person
- 3 Innenbreite vorn 141 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 55 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,78 m Person
- 6 Innenbreite hinten 137 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 1,89 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 405 - 1.220 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	Serie/-
statisch/dynamisch	-
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	-
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie/-
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	-
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/-
Innen-/Außenspiegel	-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Elektr. Sitze vorn links/rechts	-
Lordosenstütze links/rechts	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	-

Außen

Anhängerkupplung	690 Euro
Metalllackierung	750 Euro*
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

Testurteil

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

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

Bildergalerie

