Fahrbericht Suzuki S-Cross & Vitara: Fit für den urbanen Neustart

Von Frank Wald, cen

Suzuki startet in Deutschland nochmal durch. Während der hiesige Importeur in den vergangenen Jahren beständig knapp unter 30.000 Verkäufen im deutschen Markt mäanderte, hat er sich für die Zukunft deutlich ambitioniertere Ziele gesetzt. „Wir sind vor allem in den ländlicheren Regionen stark“, sagt der stellvertretende Geschäftsführer Daniel Schnell. „Nun werden wir unsere Präsenz auch in den städtischen Ballungsräumen ausbauen“. Tatsächlich sind die Japaner im vergangenen Jahr in der deutschen Zulassungsstatistik bereits an ihren heimischen Wettbewerbern Nissan, Honda und Subaru vorbei gezogen. Bis 2025 sollen die Zahlen auf 50.000 Einheiten wachsen. Und das allein mit der bestehenden Modellpalette. Dafür wurden die Crossover-Modelle S-Cross und Vitara nun aufgepeppt.

Vor allem an der Optik des einstigen SX-4 S-Cross haben die Japaner gefeilt. Dabei hat der nun nur noch S-Cross genannte Fünftürer sein Kürzel eingebüßt, dafür aber an Ausstrahlung und Ausstattung gewonnen. Die aufrechtere Frontpartie, der größere Kühlergrill mit Chromspange und die schmalen LED-Scheinwerfer als auch die stärker konturierte Seitenlinie mit eckigen Radkästen sowie markante LED-Heckleuchten geben dem Crossover nun die klassische SUV-Erscheinung. Die Abmessungen hingegen sind mit 4,30 Meter in der Länge und 2,60 Meter Radstand identisch, womit sich auch an der Geräumigkeit und den Platzverhältnissen nichts ändert. Vorne wie hinten sitzen vier Erwachsene bequem, bei Fünfen wird’s im Fond etwas eng. Neigungsverstellbare Rücksitzlehnen verhelfen zu einer angenehmere Sitzposition. Werden sie komplett umgeklappt, wächst das Ladevolumen von 430 auf 1230 Liter.

Deutlich zeitgemäßer und leichter zu handhaben sind Cockpit und Armaturentafel mit dem neuen Audiosystem, das statt des integrierten nun einen frei stehenden und höher plazierten Multimedia-Touchscreen besitzt. In der Basisausstattung Comfort nur als 7-Zoll-Display, ist er in der Version Comfort+ als hochauflösender Neun-Zoll-Bildschirm ausgeführt, über den sich Bord-, Fahr- und Audio-Infos abrufen lassen wie auch Navigationshinweise und Bilder der 360-Grad-Kamera angezeigt werden können. Während die beiden letztgenannten Features der Topversion vorbehalten bleiben, ist das neue Fahrassistenz- und Sicherheits-Paket in allen S-Cross serienmäßig verbaut. Dazu zählen vom adaptiven Tempomat mit Stop&Go-Funktion über einen Toter-Winkel-, Müdigkeits- und Kollisionswarner mit Notbremse bis zum Spurhaltewarnsystem mit Lenkeingriff, Ausparkassistent und Verkehrszeichenerkennung vieles, was in der Klasse längst nicht überall zur Werksausrüstung gehört. Das gilt ebenso für die kabellose Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto.

Auch unter der Motohaube bleibt zunächst alles beim Alten. Der bekannte 1,4-Liter-Mildhybrid-Turbobenziner mit Startergenerator tut hier mit seinen 129 PS (95 kW) ebenso souverän wie unaufgeregt seinen Dienst. Wobei der 10 kW starke E-Motor den Verbrenner vor allem beim Anfahren unterstützt, indem er bei niedriger Drehzahl für Schub und so für eine spontanere und gleichmäßigere Beschleunigung sorgt. Auf der Straße funktioniert das erstaunlich gut. Der S-Cross spurtet in 9,5 Sekunden auf Tempo 100, wobei serienmäßig ein 6-Gangschaltgetriebe, gegen 1500 Euro Aufpreis auch eine komfortable, wenn auch träge Sechs-Stufen-Automatik, die Kraft koordiniert. In beiden Fällen sollen so bis zu 195 km/h möglich sein. Auch wenn das je nach Ausführung bis zu 1385 Kilogramm schwere SUV mit dem komfortabel getrimmten Fahrwerk weder als Heißsporn noch Kurvenkünstler auffällt.

Dann schon eher als zuverlässiger Gefährte unter kniffligen Fahr- und

Wetterbedingungen, ist der S-Cross doch neben seinem standardmäßigen Frontantrieb optional (1850 und 1500 Euro Aufpreis) in beiden Ausstattungen auch mit dem Allgrip-Select-Allradsystem zu haben, der das SUV auch aus dem gröbsten Schlamassel zieht. Der Fahrer kann dazu über einen Drehregler die vier verschiedene Einstellungen „Auto“, „Sport“, „Snow“ sowie „Lock“ mit starrer Kraftverteilung im Verhältnis 50:50 wählen.

Die auffälligsten Änderungen finden sich am Ende in der Preisliste. Der Suzuki S-Cross startet jetzt ab 29.290 Euro – knapp 5000 Euro teurer als der SX4-Vorgänger. Dafür fällt allerdings auch die Serienausstattung deutlich üppiger aus. Neben den erwähnten Sicherheits- und Komfortfeatures gehören dazu nun eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Keyless-Start-Zugangssystem, LED-Scheinwerfer, Licht- und Regensensoren und 17-Zoll-Alufelgen. Die Topausstattung Comfort+ ab 34.540 Euro kommt ab Werk mit dem neuen 9-Zoll-Display, 360-Grad-Kamera und Panorama-Glasschiebedach. Mit Allradantrieb und Automatik endet die Preisliste hier bei 36.040 Euro. Doch damit dürfte das Ende noch nicht erreicht sein. Suzuki hat für die zweite Jahreshälfte einen Vollhybridantrieb für den S-Cross angekündigt, bei dem ein 1,5-Liter-Benziner plus Elektromotor über ein automatisiertem Schaltgetriebe 115 PS (85 kW) Systemleistung auf die Straße bringen soll.

Wie das aussehen wird, lässt sich schon jetzt im kleineren City-SUV Vitara erfahren. Der nur 4,17 Meter kurze Bestseller im Suzuki-Modellprogramm, von dem der deutsche Importeur im vergangenen Jahr knapp 8500 Autos zulassen konnte, ist neben seinem 1,4-Liter-Turbobenziner mit 129 PS schon jetzt mit eben dieser Antriebskombination zu haben. Herzstück des „1.5 Dualjet Hybrid AGS“ ist ein 24 kW starker E-Motor, der nicht nur den 102 PS (75 kW) starken Vierzylinder-Saugbenziner unterstützt, sondern den Vitara auch allein antreiben kann – wenn auch je nach Fahrsituation nur ein bis zwei Kilometer weit. Im gemeinsamen Wechselspiel kommt der Vollhybrid dann auf eben jene 85 kW (115 PS) Systemleistung. Beim Bremsen und Gas lupfen gewinnt der E-Motor als Generator die Energie zurück und speichert sie in der Lithiumionen-Hochvolt-Batterie.

Auch der Vitara Vollhybrid ist in beiden Motorisierungen mit Front- oder Allradantrieb zu haben und startet in der Comfort-Ausstattung ab 29.150 Euro, mit Allgrip-System 31.000 Euro, und kostet damit 2500 Euro mehr als die jeweiligen Mildhybrid-Varianten mit Turbobenziner. Mit einem vergleichbaren Aufschlag wird man deshalb wohl auch beim S-Cross Vollhybrid rechnen dürfen. (aum, Frank Wald)

Daten Suzuki S-Cross 1.4 Hybrid Allgrip AT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,30 x 1,79 x 1,58
Radstand (m): 2,60
Antrieb: R4-Turbobenziner-Mildhybrid, 1373 ccm, Allradantrieb, 6-Stufen-Automatik
Systemleistung: 129 PS/95 kW bei 5500/min
Max. Drehmoment: 235 Nm bei 2000-3000/min
Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,2 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,1 Liter
CO2-Emissionen: 139 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1385 kg / max. 395 kg
Kofferraumvolumen: 430-1230 Liter
Peis: 36.040 Euro

Bilder zum Artikel

Suzuki S-Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki S-Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki S-Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki S-Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki S-Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki S-Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki S-Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki S-Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki Vitara.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki Vitara.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki Vitara.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki

Suzuki Vitara.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Suzuki