



## Suzuki Alto 1.0 Comfort

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(50 kW / 68 PS)

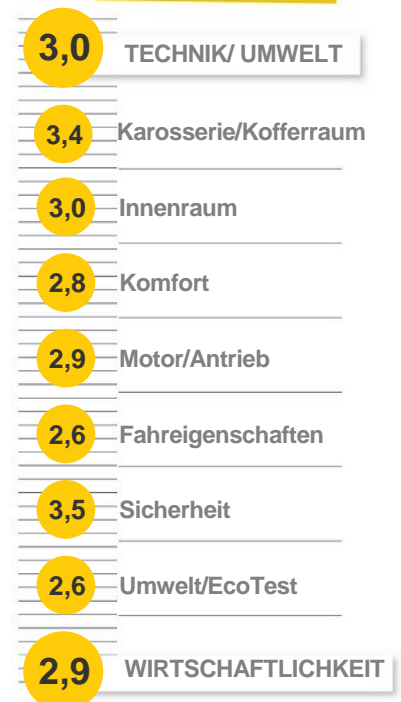
**D**er neue Suzuki Alto sollte mit seinen rundlichen Formen speziell bei den Frauen gut angekommen. Passend dazu findet man trendige Farben wie das Fortune Rose Pearl Metallic des Testwagen. Auch der Innenraum wird durch in Pink gehaltene Elemente aufgepeppt. Der kleine Stadtwagen bietet vorne viel Platz, der Kofferraum fällt dagegen für Einkaufsfahrten etwas mager aus. Dank der umklappbaren Sitzlehne kann der Stauraum aber erweitert werden. Der Stadtverbrauch des wendigen Kleinswagens fällt erfreulich gering aus. Der durchzugsschwache Motor wird auf der Autobahn stark gefordert, was den Verbrauch in die Höhe treibt. Dank kompletter Sicherheitsausstattung zeigt sich das Fahrzeug als perfektes Stadttauto. Das Fahrzeug ist in dieser Ausstattungsvariante für 10.900 Euro erhältlich. Für 1.300 Euro erhält man sogar ein Automatikgetriebe. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Citroen C1, Daihatsu Cuore, Ford Ka, Fiat Panda, Kia Picanto, Nissan Pixo, Peugeot 107, Toyota Aygo

**+** gutes Raumangebot vorne, gute Fahrstabilität, ESP und Kopfairbags Serie

**-** schlechte Kofferraumzugänglichkeit, hinten wenig Platz, durchzugsschwacher Motor, langer Bremsweg, schlechte Wertstabilität



### ADAC-URTEIL



3,4

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,7

### Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie zeigt zwar keine groben Mängel, der Preisklasse entsprechend sind aber deutliche Schwächen und Sparmaßnahmen beim Finish feststellbar. So ist der Motorraum nur grundriert und die Spaltmaße an Türen und Klappen verlaufen teilweise ungleichmäßig. Der Innenraum zeigt sich passabel verarbeitet, die Kunststoffe sitzen größtenteils passgenau und knarzen auch bei schlechten Straßen nicht. Die verwendeten Kunststoffe fühlen sich aber billig an. Die Tankklappenentriegelung ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen und muss über einen Hebel im Fußraum entriegelt werden. Die Türausschnitte sind nicht besonders gut gegen Verschmutzen nach außen abgedichtet, sie werden aber von Kunststoffeinsätzen vor Kratzern durch Schuhe geschützt. Die maximale Zuladung beträgt für einen Viersitzer akzeptable 360 kg. Sowohl ein Wagenheber als auch Bordwerkzeug ist an Bord.

⊖ Gegen seitliche Rempler ist der Alto nicht geschützt, auch die durchgängig lackierten Stoßfänger vorne und hinten verhindern kaum sehr teure Reparaturen schon bei kleinen Blessuren. Der Motorraum ist nach unten offen, so kann Straßenschmutz ungehindert eindringen, zudem erhöhen dadurch entstehende Luftverwirbelungen unnötig den Verbrauch. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparatur-Set zur Verfügung, mit dem notdürftig ein Reifen abgedichtet werden kann, um in die nächste Werkstatt zu kommen. Die maximale Dachlast ist weder in den technischen Daten noch im Bordbuch angegeben, deshalb sollten auf dem Dach keine Lasten transportiert werden.

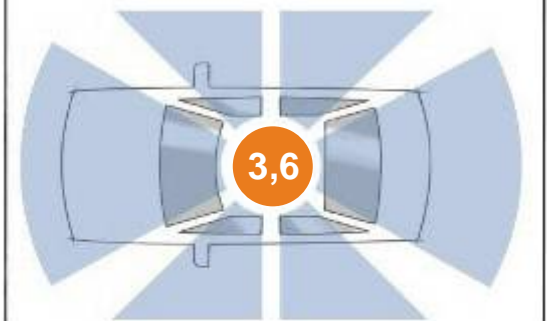
3,4

### Sicht

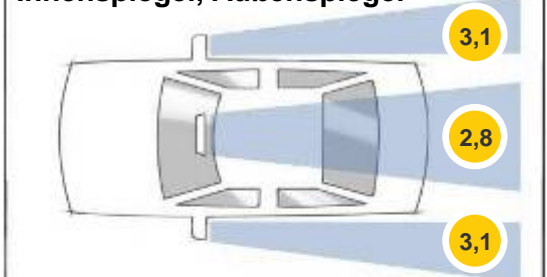
Die Rundumsicht des Suzuki Alto fällt zufriedenstellend aus, alle Säulen fallen nicht besonders schmal aus, nach schräg hinten sieht man aufgrund der voluminösen C-Säule nur wenig. Die große Heckscheibe bietet dagegen einen guten Blick nach hinten, auch im Innenspiegel. Die Außenspiegel sind zufriedenstellend groß, es fehlt allerdings an beiden Spiegeln ein asphärischer Bereich, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel nicht so gut erkannt werden können. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn befriedigend aus. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können zufriedenstellend erkannt werden.

⊕ Die Sicht auf Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug ist gut, da die Motorhaube kurz ist.

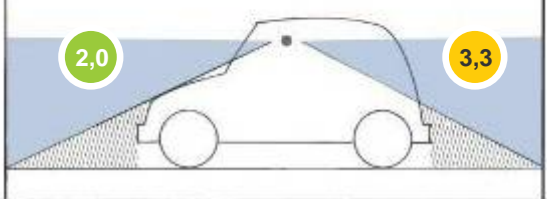
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die besonders breiten Dachsäulen im Heckbereich schränken die Sicht erheblich ein.

⊖ Die Außenspiegel sind nicht beheizbar. Tagfahrlicht, Kurvenlicht, Xenonscheinwerfer, automatisch abblendende Spiegel oder auch eine Einparkhilfe sind nicht erhältlich - in dieser Klasse sind diese Features aber auch nicht Standard.

3,0

## Ein-/Ausstieg

Vorne kann man bequem ein- und aussteigen, da die Schweller niedrig sind und auch der Abstand zwischen Sitz und Schweller gering ist. Störend wirkt nur der geringe Platz zwischen Sitz und Dachkante. Aufgrund der schrägen Frontscheibe verläuft der Dachholm sehr nahe am Kopf, wodurch man diesen beim Ein- und Aussteigen einziehen muss. Hinten kann man nicht ganz so bequem zusteigen, die Türausschnitte sind schmaler geschnitten und der Platz zwischen Vordersitzlehne und Rückbank ist etwas knapp bemessen. Die Türaufhalter könnten kräftiger ausgelegt sein, reichen aber dank der kurzen und damit recht leichten Türen aus.

⊖ Um alle Türen zu entriegeln, muss mehrfach auf die Fernbedienung gedrückt werden; die Knöpfe können leicht verwechselt werden. Am Dach fehlen Haltegriffe für alle Insassen.

3,5

## Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fasst nur geringe 130 l. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Stauraum auf für diese Fahrzeugklasse akzeptable 385 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich durch die kastenförmige Karosserie bis zum Dach beladen.



Lediglich 130 l fasst das Gepäckabteil. Das ist selbst für einen Kleinwagen zu wenig.

4,2

## Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Der Kofferraum ist aufgrund der geringen Tiefe sehr gut zugänglich.

⊖ Die Heckklappe lässt sich nur über einen Hebel im Innenraum oder mit dem Fahrzeugschlüssel öffnen. Besonders ärgerlich: Zieht man an dem Hebel im Innenraum und schließt danach die Fahrertür fällt die Heckklappe aufgrund der entstehenden Druckwelle im Fahrzeuginnenraum wieder zu (nur bei komplett geschlossenen Fenstern). Die Heckklappe öffnet nicht besonders weit, Personen über 1,80 m können sich dadurch den Kopf anschlagen. Die Ladekante und die innere Bordwand sind sehr hoch, wodurch das Beladen des Fahrzeugs schwer fällt. Der Kofferraum ist unbeleuchtet.

2,6

## Kofferraum-Variabilität

+ Nur in dieser Ausstattungsvariante ist die Rücksitzlehne mittig geteilt klappbar (niedrigere Ausstattungsvariante nur komplett). Die Lehnen lassen sich einfach und mit wenigen Handgriffen umlegen, die Ladefläche steigt dann leicht an, was allerdings wenig störend wirkt. Für die Rücksitzgurte gibt es Halterungen, wodurch diese beim Zurückklappen der Lehne nicht eingeklemmt werden können.

⊖ Im Kofferraum fehlen Ablagefächer für kleine Utensilien. Da die Grundfläche des Kofferraums allerdings gering ist, können auch lose Gegenstände kaum rutschen.

**3,0**

## INNENRAUM

**3,2**

### Bedienung

Der neue Suzuki Alto zeigt sich recht spartanisch ausgestattet, dadurch fällt die Bedienung der wenigen Schalter leicht und das Fahrzeug kann schon nach kurzer Eingewöhnungszeit einfach bedient werden. Das Lenkrad kann nur geringfügig in der Höhe eingestellt werden, der Schalthebel befindet sich etwas zu weit weg vom Lenkrad. Die Pedale sind dagegen gut angeordnet. Der vordere Scheibenwischer besitzt zwei Wischgeschwindigkeiten und eine Intervallschaltung, welche aber nicht einstellbar ist. Der Heckscheibenwischer besitzt eine Wischgeschwindigkeit und eine gesonderte Waschfunktion. Der Lichtschalter und der Schalter für die Nebelschlussleuchte ist im Blinkerhebel integriert, der Schalter für die Nebelscheinwerfer befindet sich dagegen unabhängig von den Nebelschlussleuchten links neben dem Armaturenbrett. Die Bedienelemente für die Heizung sind gut angeordnet und lassen sich einfach handhaben. Die eingestellte Funktion der Umluftschaltung ist bei Nacht nicht erkennbar, da eine zeitabhängige Abschaltung fehlt droht die vorzeitige Ermüdung des Fahrers aufgrund von Sauerstoffmangel. Das nur bei dieser Ausstattungsvariante verbaute Radio liegt in optimaler Höhe und lässt sich einfach bedienen, nur der schlechte Kontrast der silbernen Tasten fällt hier negativ auf. Die Lautsprecher vermitteln bei lauter Musik wenig Hörgenuss. Die vorderen Fensterheber besitzen keine Antippfunktion, zudem kann vom Fahrerplatz aus das Beifahrerfenster nicht betätigt werden. Trotz der vier Türen besitzt der Alto hinten nur Ausstellfenster. Vorne sind genügend Ablagen vorhanden, hinten gibt es dagegen nur in den Türen kleine Fächer. Flaschenhalter gibt es nur für kleine Flaschen. Die Innenraumbeleuchtung fällt spartanisch aus, nur eine kleine Lampe leuchtet den Innenraum aus. Ein Fahrerwarnung erfolgt nur bei geöffneten Türen, bei nicht richtig verschlossener Heckklappe oder Motorhaube erfolgt keine Warnung.

⊖ Das Handschuhfach besitzt keinen Deckel und ist unbeleuchtet. Weder ein Autobahnblinker (einmal tippen, dreimal blinken) noch ein Bordcomputer sind an Bord, selbst eine Außentemperaturanzeige fehlt. Eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur ist nicht vorhanden, auch eine Fahrlichtanzeige fehlt, welche den Fahrer informiert, ob das Licht eingeschaltet ist. Die Kontrollleuchte für die Nebelscheinwerfer ist im Schalter integriert und dadurch vom Fahrer schlecht erkennbar. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneten Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Die Außenspiegel sind nur manuell einstellbar, der Hebel für den rechten Außenspiegel ist vom Fahrerplatz kaum erreichbar.



**Sowohl die Verarbeitung als auch die Funktionalität des Innenraums genügen nur bescheidenen Ansprüchen.**

**2,2**

### Raumangebot vorne\*

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen ist das Raumgefühl für die Fahrzeugklasse dank großer Innenbreite gut. Die Vordersitze können für Personen bis knapp 1,90 m zurückgeschoben werden, die Kopffreiheit würde sogar für noch größere Personen ausreichen.

---

## 4,2 Raumangebot hinten\*

- ⊖ Hinten geht es dagegen deutlich enger zu. Der Viersitzer bietet hinten nur für Personen bis 1,60 m ausreichend Beinfreiheit (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Aufgrund des geringen Platzes im Fußraum fühlt man sich auch subjektiv eingeengt.



In Fond finden aufgrund der geringen Beinfreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,60 m Platz.

---

## 2,8 KOMFORT

### 3,1 Federung

Die Federung des Suzuki Alto ist straff ausgelegt wodurch das Fahrwerk speziell lange Bodenwellen gut abfedert. Einzelhindernisse wie Kanaldeckel werden befriedigend geschluckt. Seitenneigung und Vertikalschwingungen halten sich auch bei schnell gefahrenen Kurven in Grenzen. Die Stuckerneigung bei kleinen Fahrbahnunebenheiten ist gering.

- ⊖ Bei mehreren kurzen Bodenwellen oder einseitigen Fahrbahnunebenheiten stößt die Federung an ihre Grenzen. Wellige Landstraßen regen das Fahrzeug zum Hoppeln und Springen an, was sich sehr unangenehm anfühlt. Erst bei voller Beladung des Fahrzeugs ändert sich das Ansprechverhalten der Federung, dann wird das Fahrzeug auch bei kurzen Bodenwellen besser abgefedert.

---

### 2,7 Sitze

Bei Kurvenfahrten bieten die Vordersitze nur zufriedenstellenden Seitenhalt. Der Fahrer kann seine Beine und Füße gut abstützen. Auch auf den straff gepolsterten Rücksitzen ergibt sich ein befriedigender Sitzkomfort, die Lehne ist hoch genug und ausreichend ausgeformt, nur die etwas zu starke Neigung der Lehne und der geringe Seitenhalt stören.

- + Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung und bietet dem Rücken dank seiner sinnvollen Form eine recht feste Abstützung. Alles in allem ergibt sich für die Personen auf den Vordersitzen eine gute Sitzposition.
- ⊖ Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen.

---

### 3,2 Innengeräusch

Bis 130 km/h ist das gemessene Geräuschniveau noch zufriedenstellend, Motor-, Wind- und Abrollgeräusche tragen gleichermaßen dazu bei.

- ⊖ Bei hohem Tempo treten deutliche Windgeräusche auf; auch der Motor ist subjektiv laut, jedoch nicht dominant.

## 2,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Temperatur lässt sich nur grob einstellen und muss oft am Drehregler nachjustiert werden. Nicht ganz logisch ist die Luftaustrittsregelung, stellt man den Schalter nach oben, tritt unten Luft aus und umgedreht.

⊕ Vorne wird der Innenraum dank der kräftigen Heizung schnell erwärmt. Hinten dauert es nur geringfügig länger, einzig die maximale Heizleistung ist nur befriedigend. Eine Klimaanlage gibt es serienmäßig, sie kühlt in warmen Sommern effektiv den Innenraum.

⊖ Trotz der vier Türen sind die hinteren Fenster nur ausstellbar. Dadurch können sie zur besseren Durchlüftung nur geringfügig geöffnet werden.

## 2,9 MOTOR/ANTRIEB

### 3,0 Fahrleistungen\*

Wie von einem kleinvolumigen Benziner nicht anders zu erwarten, fällt die Elastizität sehr bescheiden aus - der kleine Dreizylinder braucht Drehzahlen und häufige Schaltvorgänge, wenn man halbwegs flott vorankommen will. Dann lassen sich zufriedenstellende Beschleunigungswerte erzielen.

⊖ Die Elastizität des drehmomentschwachen Motors kann sowohl im vierten als auch im fünften Gang nicht überzeugen.

## 3,0 Laufkultur

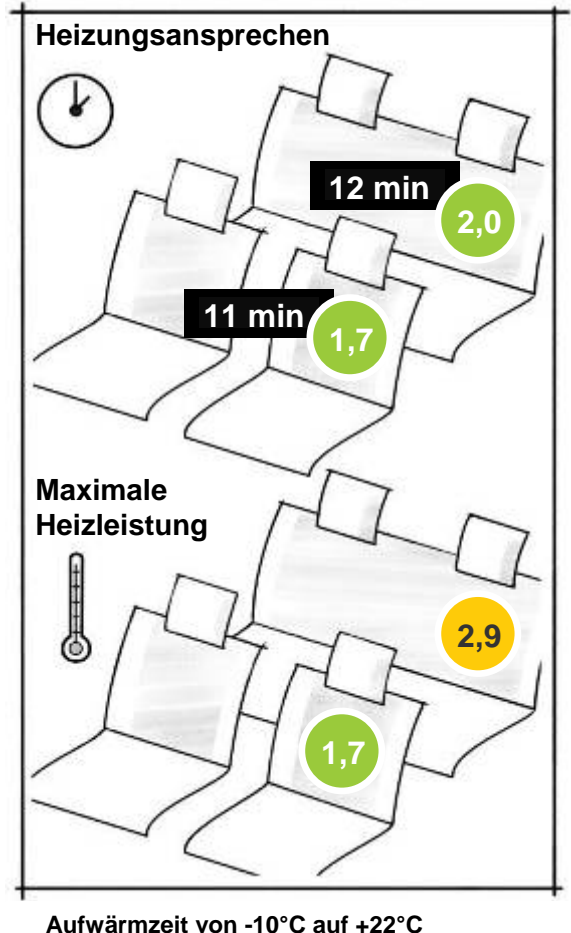
Die Laufkultur des kleinen Dreizylinder-Motors ist zufriedenstellend. Es dringen zwar Vibrationen in den Innenraum, der Motor wirkt aber weder brummig noch störend laut.

## 2,8 Schaltung

Die Gänge lassen sich meist mit geringem Kraftaufwand und zufriedenstellend präzise geführt einlegen. Manchmal zeigt sich die Fünfgang-Schaltbox aber etwas hakelig. Den Rückwärtsgang sollte man nur bei stehendem Fahrzeug und mit Gefühl einlegen, sonst entflucht dem Getriebe ein gedämpftes Kratzen. Teilweise benötigt man mehrere Anläufe, um den Rückwärtsgang einlegen zu können.

## 2,8 Getriebeabstufung

Die Abstufung des Getriebes ist auf günstige Verbräuche abgestimmt, was durch eine längere Übersetzung erreicht werden soll. Das hat jedoch zur Folge, dass zum Beschleunigen oft zurückgeschaltet werden muss und besonders im fünften Gang kaum Beschleunigungsvermögen vorhanden ist.

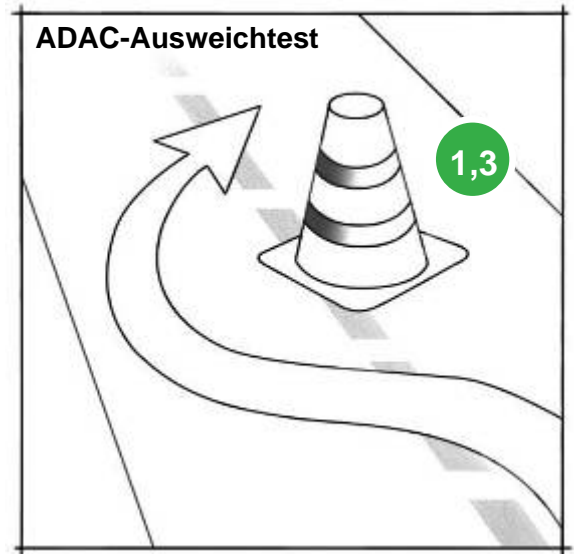


## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,8 Fahrstabilität

Die Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls bei hoher Geschwindigkeit ist zufriedenstellend. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP greift effektiv ein und unterstützt den Fahrer die Spur zu halten.

⊕ Der Alto fährt überwiegend richtungsstabil und hält auch bei Fahrbahnrrinnen gut seine Spur. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle bremst durchdrehende Antriebsräder ein. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht der neue Alto ein sehr gutes Ergebnis. Das Fahrzeug lässt sich spurtreu und untückisch durch den Parcours fahren. Die etwas ruppigen ESP-Eingriffe stabilisieren das Fahrzeug, wodurch weder Schleuder- noch Kippgefahr droht.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

### 1,7 Kurvenverhalten

⊕ Bei schnell durchfahrenen Kurven ist eine leichte Untersteuertendenz feststellbar, ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. In Grenzsituationen greift das ESP hilfreich ein.

### 2,4 Lenkung\*

Die Lenkung spricht um die Mittellage etwas zögerlich an, vermittelt aber guten Fahrbahnkontakt. Der Wendekreis geht mit 9,7 m in Ordnung.

⊕ Die direkte Auslegung der Lenkung und der geringe Kraftaufwand beim Rangieren sorgen für eine gute Handlichkeit im Stadtverkehr.

### 4,1 Bremse

⊕ Dank des serienmäßigen Bremsassistenten spricht die Bremse schnell an. Auch die Dosierbarkeit ist gut und gibt keinen Anlass zur Kritik.

⊖ Anders sieht es bei der Bremswegmessung aus. Der Bremsweg des kleinen Japaners beträgt aus 100 km/h bis zum Stillstand schlechte 42,5 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Immerhin zeigt sich die Bremsanlage standfest und büßt auch nach mehreren Vollbremsungen nicht an Bremsleistung ein.

---

**3,5**

## SICHERHEIT

---

**2,8**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der neue Suzuki Alto wird in den Ausstattungsvarianten Club und Comfort serienmäßig mit ESP ausgeliefert. Nur die Basis-Variante muss ohne das Stabilitätsprogramm auskommen. Ein Bremsassistent ist dagegen bei allen Varianten an Bord.
- ⊖ Der Kraftstoffeinfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Es fehlen Rückstrahler, die den rückwärtigen Verkehr vor geöffneten Türen warnen würden.

**3,7**

### Passive Sicherheit - Insassen

Der Suzuki Alto Comfort ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags ausgestattet. Beim EuroNCAP-Crashtest wurde er nur als "Rechtslenker" getestet. Da bei Links- und Rechtslenkerfahrzeugen aber die Motoraggregate immer am gleichen Platz bleiben, ist das Crashtestergebnis für die Passive Sicherheit nicht direkt vergleichbar. Er erreichte als Rechtslenkerfahrzeug nur befriedigende 55% (neues Rating) der möglichen Punkte. Die vorderen in die Sitzlehnen integrierten Kopfstützen sind nicht höhenstellbar. Sie reichen nur für kleine Personen bis 1,70 m Körpergröße. Aufgrund der im oberen Bereich schmal zulaufenden Kopfstützen und dem nicht optimalen Abstand zum Kopf können diese bei einem Heckcrash nicht optimal wirken. Hinten reichen die Kopfstützen immerhin für Personen bis 1,60 m, der Abstand zum Kopf ist aber auch hier groß.

- ⊖ Nur der Fahrerplatz ist mit einem Anschnallerinnerer ausgestattet. An den Klapp-Außengriffen lässt sich wenig Zugkraft aufbringen, um Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

**3,6**

### Kindersicherheit

Laut neuem EuroNCAP-Rating erhält das Fahrzeug 46% der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Kindersitze lassen sich auf den zwei hinteren Sitzplätzen aufgrund der losen Gurtschlösser und der nicht optimalen Anlenkpunkte nur befriedigend befestigen.

- ⊕ Der Suzuki ist serienmäßig mit Isofix und Ankerhaken auf beiden Rücksitzen ausgestattet, wodurch Kindersitze mit Isofix einfach befestigt werden können.
- ⊖ Der Beifahrerairbag ist nicht abschaltbar, laut Betriebsanleitung dürfen auf dem Beifahrersitz generell keine Kindersitze montiert werden. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

**3,6**

### Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz fällt laut EuroNCAP nur akzeptabel aus. Es werden 35% der Punkte erreicht.



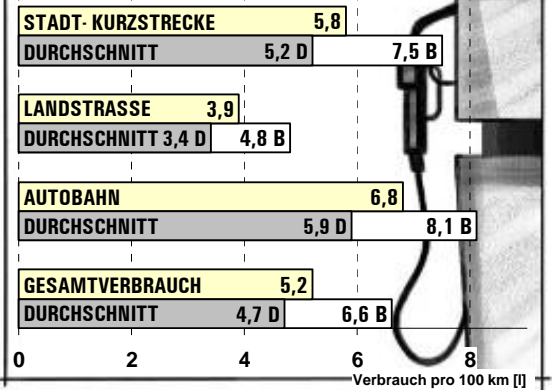
## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der Durchschnittsverbrauch des Suzuki Alto liegt bei 5,2 l/100 km. Für einen Kleinwagen ist dieser Verbrauch nicht gerade wenig. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 117 g/km, das reicht beim ADAC-EcoTest für 24 Punkte.

- + Der Stadtverbrauch und der Verbrauch auf der Landstraße liegen niedrig. In der Stadt sind es 5,8 l/100 km und Außerorts 3,9 l/100 km.
- Auf der Autobahn liegt der Verbrauch dagegen mit 6,8 l/100 km zu hoch.

#### Verbrauch



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

### 1,6 Schadstoffe

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich gering. 44 Punkte sind es für die Schadstoffe, insgesamt verfehlt der Alto mit 68 Punkten knapp die vier Sterne beim ADAC-EcoTest.

## 2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,6 Betriebskosten\*

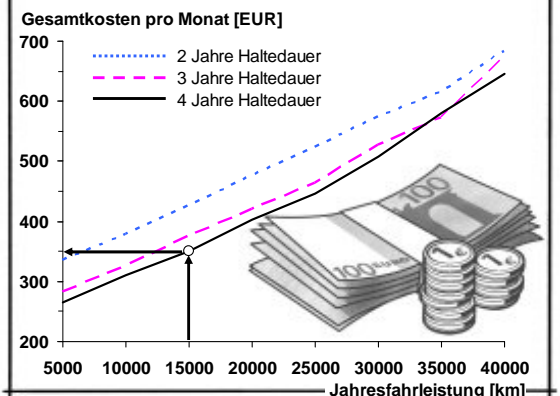
Aufgrund des recht hohen Kraftstoffverbrauchs fallen auch die Betriebskosten nicht gerade gering aus.

### 2,6 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig. Der kleine Benzinmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

- + Die Preise für die Werkstattstunde sind verhältnismäßig preisgünstig. Suzuki gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.
- Die relativ kurzen Inspektionsabstände sorgen für häufige Werkstattaufenthalte.

#### Wertverlust



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 350 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 4,8 Wertstabilität\*

- Der kleine Suzuki Alto lässt einen schlechten Restwertverlauf erwarten. Auch wenn der neue Alto deutlich moderner aussieht als sein Vorgänger. Er wird schwer haben, sich in Deutschland zu etablieren.

## 2,6 Kosten für Anschaffung\*

Mit einem Grundpreis von 10.900 Euro erreicht der Suzuki Alto in der Comfort-Ausstattung ein zufriedenstellendes Ergebnis. Erfreulich ist, dass die Ausstattung weitgehend komplett ist, so findet man in dieser Ausstattung sowohl ESP als auch sechs Airbags.

## 2,2 Fixkosten\*

⊕ Dank des geringen Hubraums und dem niedrigen CO<sub>2</sub>-Ausstoß werden kaum Steuern fällig. Die Einstufung in der Vollkaskoversicherung fällt günstig aus.

⊖ Sehr ungünstig sind dagegen die Einstufungen in Haftpflicht und Teilkasko.

## 2,6 Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen auf akzeptablen Niveau. Günstige Fixkosten und der relativ gesehen niedrige Anschaffungspreis sorgen für die zufriedenstellende Bewertung.

DIE MOTORVARIANTEN	
in der preisgünstigsten Modellversion	
TYP	1.0
Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/996
Leistung [kW(PS)]	50(68)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	90/3400
0-100 km/h[s]	14,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,2 S
CO <sub>2</sub> [g/km]	103
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/13/20
Steuer pro Jahr [Euro]	20
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	326
Preis [Euro]	8.900

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas

## DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	996 ccm
Leistung	50 kW (68 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	90 Nm
bei	3400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	155/65R14
Reifengröße (Testwagen)	<b>155/65R14S</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>9,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	<b>9,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	42,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,8/ 3,9/ 6,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	103g/km/ <b>117g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3655/1630/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>890 kg/360 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>130 l/385 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	100 kg/200 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	<b>670 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>99 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>40 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>57 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>154 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>350 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/13/20
Grundpreis	10.900 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Suzuki Alto 1.0 Comfort

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.300 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (MP3)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fahrersitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten (Ausstellfenster)	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (50:50)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	350 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**3,0**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,4</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,6</b>
Verarbeitung	3,7	Fahrstabilität	1,8
Sicht	3,4	Kurvenverhalten	1,7
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	2,4
Kofferraum-Volumen*	3,5	Bremse	4,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,2	<b>Sicherheit</b>	<b>3,5</b>
Kofferraum-Variabilität	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme <sup>2,8</sup>	2,8
<b>Innenraum</b>	<b>3,0</b>	Passive Sicherheit - Insassen	3,7
Bedienung	3,2	Kindersicherheit	3,6
Raumangebot vorne*	2,2	Fußgängerschutz	3,6
Raumangebot hinten*	4,2	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,6</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,6
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>	Schadstoffe	1,6
Federung	3,1		
Sitze	2,7	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>2,9</b>
Innengeräusch	3,2	Betriebskosten*	3,6
Klimatisierung	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,6
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,9</b>	Wertstabilität*	4,8
Fahrleistungen*	3,0	Kosten für Anschaffung*	2,6
Laufkultur	3,0	Fixkosten*	2,2
Schaltung	2,8	Monatliche Gesamtkosten*	2,6
Getriebeabstufung	2,8		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC autotest**