



Suzuki Swift 1.2 Comfort

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(69 kW / 94 PS)

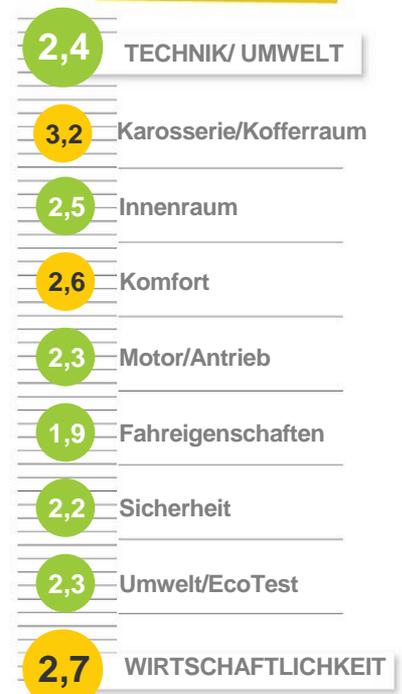
Da muss man schon zweimal hinschauen, wenn man die Unterschiede beim neuen Swift gegenüber dem alten sehen will. Neues findet man hauptsächlich unter dem Blech: Der 1,2-l-Vierzylinder Benziner stößt weniger Schadstoffe aus als der Vorgängermotor und hat überdies einen geringeren Verbrauch bei nach wie vor guten Fahrleistungen – vorausgesetzt, man wechselt eifrig die Gänge. Mit dem leichtgängigen Fünfganggetriebe ist das aber kein Problem. Das Fahrwerk ist sicher abgestimmt, macht bei schnellen Kurvenfahrten durchaus Spaß, könnte aber etwas mehr Komfort vertragen. Wenig überzeugen kann der Kofferraum: Die Öffnung ist klein, die Ladekante noch höher als beim Vorgänger. Angenehm dagegen zeigt sich der Innenraum, der ein ordentliches Platzangebot vorne und so manches Komfortdetail wie Klimaautomatik und schlüssellosen Zugang serienmäßig bietet. Unterm Strich ist der neue Swift ein interessantes Angebot, wenn man beim Kofferraum ein Auge zudrückt. Die Basisversion kostet 10.990 Euro, für die getestete Variante sind knapp 15.000 Euro fällig. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Ford Fiesta, Peugeot 207, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo

+ gutes Platzangebot vorne, komplette Sicherheitsausstattung samt Knieairbag und ESP Serie, sehr niedrige Schadstoffe im Abgas

- kleiner Kofferraum, Fensterheber ohne Einklemmschutz



ADAC-URTEIL



3,2 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen recht guten Eindruck, Türen und Klappen schließen leicht, die Spaltabstände sind gleichmäßig und gering. Das Interieur wirkt insgesamt solide und sauber zusammengesetzt, auf schlechten Straßen wie Kopfsteinpflaster können sich schon mal leichte Knister- und Klappergeräusche ergeben. Mit 465 kg liegt die maximale Zuladung (inkl. Fahrer) im grünen Bereich. Der Tankverschluss ist leider nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, es befindet sich aber im Fußraum des Fahrers ein gut erreichbarer kleiner Hebel.

⊖ Man vermisst Schutzleisten an Stoßfängern und Karosseriefanken, dadurch sind teure Reparaturen vorprogrammiert. Die Türausschnitte sind nach außen wenig abgedichtet und vor allem die Schweller kratzempfindlich. Der Unterboden ist zerklüftet und der Motorraum nach unten weitgehend offen - das wirkt sich eher negativ auf den Verbrauch aus, gerade bei höheren Geschwindigkeiten.

3,3 Sicht

In der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Suzuki Swift durchschnittlich, die recht steilen Dachsäulen wirken sich positiv aus, sie sind aber nicht besonders schmal. Der Bodenblick nach vorne ist zufriedenstellend, der nach hinten tendiert in Richtung ausreichend. Das Halogenlicht leuchtet die Straße zufriedenstellend aus, es ist aber nicht besonders hell.

⊕ Die Karosserie ist übersichtlich, die Abmessungen lassen sich gut abschätzen. Die Rücksitz-Kopfstützen können weit nach unten geschoben werden und behindern dann die Sicht nur wenig. Die Außenspiegel sind groß und beheizt.

⊖ Eine akustische Einparkhilfe gibt es nur als Zubehör. Xenonscheinwerfer, Kurvenlicht oder Abbiegelicht sind nicht erhältlich. Die Scheibenwischer könnten besser Wischen, der Anpressdruck reicht oft schon bei Landstraßentempo nicht mehr aus, um die Scheibe zuverlässig vom Wasser zu befreien.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorne ist das Ein- und Aussteigen durch das günstige Niveau von Türschweller und Sitzen bequem, auch die Türausschnitte sind angenehm hoch.

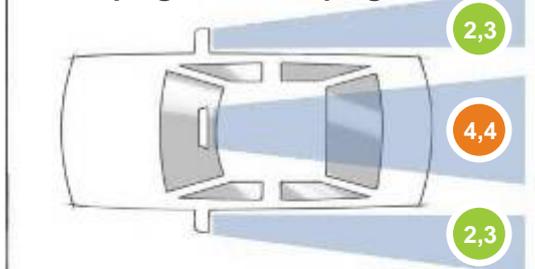


Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Positiv wirken allerdings die versenkbaren Kopfstützen im Fond.

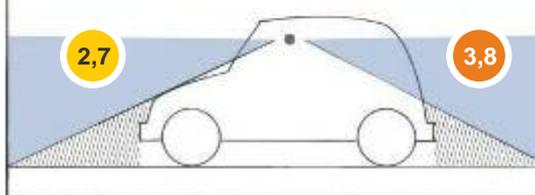
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

Hinten ist etwas weniger Platz vorhanden, gerade im unteren Bereich der Türausschnitte, aber der Zustieg ist auch hier einfach genug (Fünftürer). Zum Ent- und Verriegeln der Türen braucht man nur die Fernbedienung bei sich zu tragen und anschließend die kleinen Gummitasten am Türgriff drücken (Keyless Start, serienmäßig beim Modell Comfort).

– Die Türbremsen sind etwas zu schwach ausgelegt, um an Steigungen die Türen zuverlässig offen zu halten. Außerdem sind die Rasterungen zu grob, nur zwei sind zu wenig. Das Entriegelungsprozedere raubt einem den letzten Nerv, weil man zum Entriegeln aller Türen zweimal schnell hintereinander eines der Gummiknöpfechen an den vorderen Türgriffen drücken muss.

3,7 Kofferraum-Volumen*

Mit nur 190 l fällt das Kofferraumvolumen etwas knapp aus, selbst für einen Kleinwagen. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen immerhin auf 450 l (gemessen bis Fensterunterkante).

3,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und schließen. Die geringe Tiefe des Kofferraums wirkt sich positiv beim Entladen aus.

– Dann hört das Positive auf. Die Kofferraumöffnung fällt recht klein aus, weil die Ladekante sehr hoch liegt - knapp 79 cm sind indiskutabel für einen Kleinwagen. Knapp 27 cm innere Bordwand ergänzen das schlechte Bild. Damit ist der neue Swift noch schlechter als sein Vorgänger. Mit Vorklappen der Rücksitzlehne entsteht ein hoher Absatz im Laderaum. Für große Personen öffnet die Kofferraumklappe nicht hoch genug, man muss ab 1,82 m auf seinen Kopf achten. Schmerzhaft könnten auch die spitzen Kanten links und rechts an der Klappe werden, wenn man sie mit dem Kopf trifft. Die Kofferraumbeleuchtung fällt eher schwach aus.



Der Kofferraum mit 190 l Volumen fällt gegenüber dem Vorgängermodell (215 l) kleiner aus und ist in dieser Fahrzeugklasse einfach zu klein.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch umklappbar, der Mechanismus funktioniert einfach und leichtgängig.

– Kleine Utensilien rutschen haltlos hin und her, weil Ablagen (und sogar Verzurrösen) fehlen. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehne können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden, wenn man sie nicht in den kleinen Führungslaschen belässt.

2,5 INNENRAUM

2,2 Bedienung

+ Der Swift lässt sich leicht und überwiegend praktisch bedienen, man findet sich schnell zurecht. Das Lenkrad kann in der Höhe und Reichweite eingestellt werden. Die Instrumentierung ist übersichtlich, im Info-Display werden Verbrauch, Außentemperatur und Uhrzeit angezeigt; das Umschalten zwischen den Anzeigen gestaltet sich umständlich, weil man lange Druckstäbe in den Instrumenten betätigen muss - dabei steht das Lenkrad "im Weg".

Ein Audiosystem mit MP3-fähigem CD-Player ist Serie, ein Navigationssystem gibt es nur im Zubehör. Die beheizten Außenspiegel und alle Fensterheber (fahrerseitig mit Abwärts-Automatik) funktionieren elektrisch. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Die Bedienelemente der Klimatisierungsautomatik liegen nicht zu tief, die Knöpfe sind schnell nachvollziehbar und übersichtlich beschriftet. Das Licht wird über einen Sensor gesteuert, für die Scheibenwischer gibt es die vergleichbare Funktion nur als Nachrüstsatz im Zubehör. Der Tempomat lässt sich einfach bedienen. Das serienmäßige Start-Stopp-System arbeitet einwandfrei und für den Fahrer ohne Einschränkungen.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit entfernt liegen. Das eher kleine Handschuhfach ist unbeleuchtet. Die Knöpfe für die Sitzheizung sind ungünstig platziert. Es fehlt eine Kontrollleuchte für das Abblendlicht. Die Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung.



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums und die Funktionalität des Fahrerplatzes haben sich verbessert, bieten aber noch immer Raum für Verbesserungen.

2,3 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen hat man durch die angenehme Innenraumbreite und Kopffreiheit ein großzügiges Raumgefühl. Personen bis zu einer Größe von fast 1,90 m finden genug Platz vor.

3,5 Raumangebot hinten*

Auch auf den hinteren Sitzplätzen ist die Kopf- und Ellenbogenfreiheit für zwei Personen groß genug, zu dritt nebeneinander wird es aber recht eng. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht der Platz auf den Rücksitzen noch für Insassen bis zu einer Größe von 1,70 m - limitierend ist hier die Beinfreiheit.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,70 m Körpergröße gerade noch ausreichend Platz vor.

2,6 KOMFORT

2,6 Federung

Die Federung im Suzuki Swift ist relativ straff ausgelegt, aber insgesamt zufriedenstellend. Kleine Unebenheiten können recht gut absorbiert werden, größere Stöße dringen teils deutlich zu den Insassen durch. Bei Einzelhindernissen fehlt es etwas an Komfort, kurze Bodenwellen meistert der Kleinwagen etwas besser. Eine Stuckerneigung ergibt sich kaum. Lange Bodenwellen bringen den Japaner nicht aus der Ruhe. Die Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gering, die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven hält sich in Grenzen. Beladen federt der Swift spürbar weicher an, schwingt aber auch etwas mehr nach.

2,7 Sitze

Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung und lässt sich insgesamt recht unterschiedlichen Personengrößen gut anpassen, die meisten Fahrer finden eine angenehme Sitzposition. Die Lehnen der Vordersitze sind zufriedenstellend geformt, sie bieten nur im Lendenwirbelbereich etwas wenig Rückunterstützung. In Kurven ergibt sich ein zufriedenstellender Seitenhalt. Etwas wenig ausgeformt sind die Lehnen und Sitzflächen der Rücksitze, so haben Insassen bei schneller Kurvenfahrt kaum Seitenhalt. Die Höhe der Rückbank geht in Ordnung, für Erwachsene ist die Oberschenkelauflage etwas knapp geraten, daher haben Sie auf längeren Strecken keine allzu angenehme Sitzposition.

– Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

3,0 Innengeräusch

Das Innengeräusch bleibt bis 130 km/h noch auf durchschnittlichem Niveau und wird erst lauter, wenn man deutlich schneller fährt. Dann treten Motor- und Windgeräusche gleichermaßen verstärkt auf. Der Motor zeigt sich ab etwa 4.500 U/min. etwas dröhnig. Brummen bei sehr niedrigen Drehzahlen tritt kaum auf.

2,3 Klimatisierung

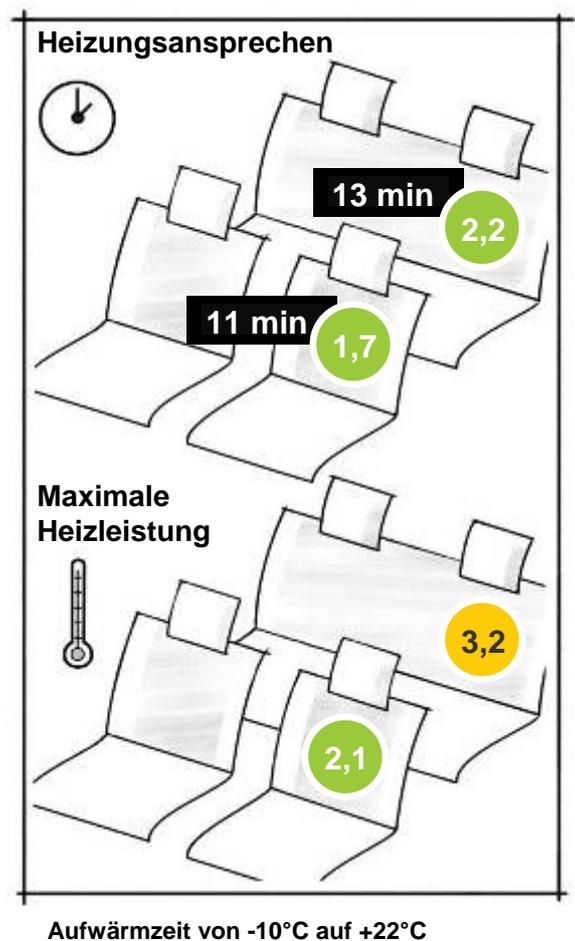
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Temperatur kann an der Klimaautomatik für Fahrer und Beifahrer nur gemeinsam, aber genau vorgewählt werden. Leider ist die Luftmengenverteilung nur in bestimmten Kombinationen möglich. Die Klimaautomatik regelt jedoch feinfühlig und situationsangepasst.

+ Die Heizung spricht auch bei sehr kalten Außentemperaturen schnell an und zeigt eine gute Heizwirkung - vorne etwas besser als hinten, aber immer auf gutem Niveau.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

+ Der kleine Benziner verfügt zwar nur über 1,2 Liter Hubraum und muss ohne Turboaufladung auskommen, jedoch geht es in dem kleinen Japaner erstaunlich flott voran. Sicherlich darf man keine Rekordwerte erwarten, aber zum einwandfreien Mitschwimmen im Verkehr reicht es locker und selbst auf der Autobahn wird man kein Hindernis - vorausgesetzt, man greift engagiert zum Schalthebel und hält den Motor bei höheren Drehzahlen. Das spiegelt sich in den Messwerten wieder; während die Elastizität im vierten und fünften Gang nur zufriedenstellend bis ausreichend ist, können Überholmanöver mit Gangwechseln zügig absolviert werden.



2,3 Laufkultur

+ Insgesamt gibt es an der Laufkultur des kleinen Vierzylinders wenig auszusetzen. Es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum. Nur etwas Dröhnen macht sich deutlich bemerkbar ab etwa 4.500 U/min. und wird mit zunehmender Drehzahl lauter.

2,2 Schaltung

+ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln, auch wenn dies sehr schnell geschieht hakt es nicht. Die Schaltwege sind angenehm kurz.

- Der Rückwärtsgang ist nicht besonders leicht einlegbar, auch nicht unbedingt geräuschlos, wenn diese Aktion unter Zeitdruck vollzogen wird. Darüber hinaus fehlt eine deutliche Abgrenzung zu den Vorwärtsgängen.

2,0 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch bei Autobahntempo dreht der Motor nicht zu hoch - ein sechster Gang macht wenig Sinn, weil ein noch niedrigeres Drehzahlniveau der eher durchzugsschwache Motor nicht packen würde.

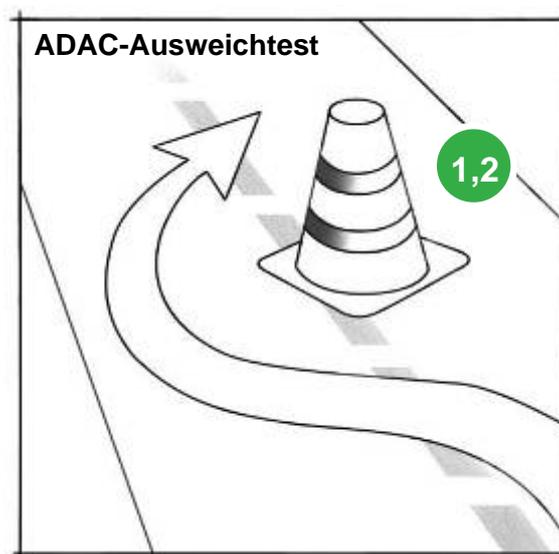
1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

+ Die straffe Fahrwerksauslegung wirkt sich zwar nicht so gut auf den Fahrkomfort aus, fahrdynamisch macht der kleine Swift aber viel Spaß - und sicher abgestimmt ist er in jedem Fall. Denn den ADAC-Ausweichtest kann er selbst mit sehr hoher Geschwindigkeit problemlos durchfahren und zeigt sich dabei sehr neutral und gut beherrschbar. Auch ein Verdienst des gut abgestimmten ESP. Die Reaktion auf Lenkimpulse ist einwandfrei. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen beeindrucken den Swift kaum.

2,0 Kurvenverhalten

+ In Kurven untersteuert der Wagen und verhält sich untüchtig. Ist das Tempo zu hoch, hilft das elektronische Stabilitätsprogramm ESP dem Fahrer, nicht vom Kurs abzukommen. Voll beladen wird der Swift spürbar träger, bleibt aber sicher und gut beherrschbar.



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.

2,3 Lenkung*

Der Wendekreis ist mit 10,35 m für die Klasse nur durchschnittlich.

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und arbeitet insgesamt präzise. Allerdings würde man sich etwas mehr Mittenzentrierung wünschen, dann wäre das Fahrgefühl vor allem auf der Autobahn und auf der Landstraße angenehmer. Die recht direkte Auslegung unterstützt die Handlichkeit des Swift. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

2,0 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 36,5 m erforderlich - ein guter Wert (Mittel aus zehn einzelnen Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der serienmäßige Bremsassistent unterstützt dabei auch weniger geübte Fahrer, dass volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

2,2 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Alle Swift-Varianten verfügen serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann (bei Ausstattung schlüsselloser Start).

⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. In geöffneten Türen sind weder Leuchten noch Rückstrahler vorhanden, die von hinten nahenden Verkehr warnen könnten.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim EuroNCAP Front- und Seitencrash erreicht der Wagen volle fünf Sterne (Test 2010). Dabei zeigt er weder beim Front- noch beim Seitencrash Schwächen. Außer den Front- gibt es vorn Seiten- und durchgängige Vorhang-Airbags sowie für den Fahrer einen Knieairbag. Die Kopfstützen der Vordersitze sind für ca. 1,80 m große Personen ausreichend hoch, der Abstand zum Kopf ist vorbildlich gering. Hinten lassen sich die Kopfstützen zwar nicht besonders weit ausziehen, der Abstand zum Dach ist aber gering, so dass sich ein zufriedenstellendes Schutzpotenzial ergibt. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch daran erinnert, sich anzuschallen.

⊖ Es fehlen sinnvolle Halter für Verbandkasten und Warndreieck.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Die Gurtlängen reichen selbst für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus. Die Gurtanlenkpunkte sind günstig, der Abstand zwischen ihnen groß genug.

Für drei Kindersitze nebeneinander reicht der Platz nicht, zumal der Mittelsitz aufgrund der Polsterform ungünstig für eine lagestabile Befestigung ist. Auf dem Beifahrersitz sind auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt, weil sich der Beifahrerairbag deaktivieren lässt.

- Den Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz.

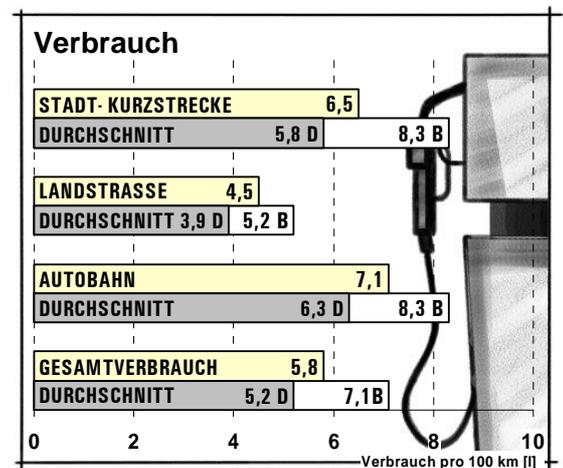
2,6 Fußgängerschutz

Knapp verpasst wird der gute Bereich beim Fußgängerschutz. Die unteren A-Säulenbereiche und der Übergang von Front zur Motorhaube sind noch etwas zu hart und bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. So reicht es beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm nur für 62 Prozent.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Suzuki Swift 1.2 liegt bei 5,8 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 134 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 26 Punkte. Innerorts liegt der Spritverbrauch bei 6,5 l, außerorts bei 4,5 l und auf der Autobahn bei 7,1 l Super pro 100 km. Daran sieht man gut, dass vor allem höhere Geschwindigkeiten über 100 km/h sich deutlich negativ auf den Verbrauch auswirken - ein Tribut an die verhältnismäßig schlechte Aerodynamik, die bei den meisten Limousinen der Mittel- und Oberklasse besser ist. Die serienmäßige Start-Stopp-Automatik wirkt sich positiv auf den Verbrauch innerorts aus.



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

1,1 Schadstoffe

+ Der Schadstoffanteil im Abgas ist erstaunlich gering. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus bleibt der kleine Swift sauber. Das spricht für die gute Abstimmung der Antriebseinheit - es ist sehr löblich, dass Suzuki hier nicht zu sehr spart und auch außerhalb des Zyklus sauber ist. Der Lohn im EcoTest: 49 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich so 75 Punkte und damit locker 4 von 5 möglichen Sternen - für einen Kleinwagen ein richtig gutes Ergebnis, das bisher nur wenige geschafft haben.

2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,6 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der Verbrauch des Swifts fällt zwar nicht zu hoch aus, im Umfeld seiner Konkurrenten liegt er aber nur im Mittelfeld.

3,0

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

⊕ Suzuki gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

1,2

Wertstabilität*

⊕ Dem neuen Swift wird eine sehr gute Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich sein nicht zu hoher Verbrauch aus, ebenso, dass innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein Modellwechsel zu erwarten ist.

3,2

Kosten für Anschaffung*

Mit einem Kaufpreis von knapp 15.000 Euro ist der Swift sicher kein Schnäppchen mehr, die Ausstattung darf jedoch als gehoben betrachtet werden. Sieben Airbags und ESP serienmäßig, das ist vorbildlich. Zudem das Fahrwerk sicher abgestimmt ist. Hinzu kommen Komfort-Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik, vier Fensterheber, schlüsselloser Zugang & Start sowie ein CD-Radio und Sitzheizung - all das ist im Kaufpreis schon enthalten. Hier kann die Konkurrenz nicht so leicht mithalten.

2,4

Fixkosten*

⊕ Die KFZ-Steuer von 26 Euro im Jahr ist kaum der Rede wert. Anders sieht es bei den Versicherungsbeiträgen aus, aufgrund der nur mäßigen Einstufung bei Haftpflicht und Vollkaskoversicherung fällt der Swift bei der Fixkostenbewertung etwas zurück. Sehr ungünstig ist zudem die Teilkaskoeinstufung.

2,8

Monatliche Gesamtkosten*

Aufgrund der mittelmäßigen Kostenbilanz beim Kraftstoff und bei der Versicherung, ordnet sich der neue Swift mit 1,2-l-Benziner bei der Gesamtkostenbilanz nur im Mittelfeld seiner Klasse ein - betrachtet werden dabei die monatlichen Aufwendungen auf Euro und Cent.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.3 DDiS
Aufbau/Türen	SR/3	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	4/1248
Leistung [kW(PS)]	69(94)	55(75)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	118/4800	190/1750
0-100 km/h[s]	12,3	13,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	165
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,8 S	5,0 D
CO2 [g/km]	116	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/20	16/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	26	123
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	373	402
Preis [Euro]	10.990	15.490

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1242 ccm
Leistung	69 kW (94 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	118 Nm
bei	4800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R16T
Reifengröße (Testwagen)	185/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,35 m
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,5/ 4,5/ 7,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	113g/km / 134g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3850/1695/1510 mm
Leergewicht/Zuladung	1015 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	190 l/450 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1000 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	42 l
Reichweite	720 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Start-Stop-System	Serie
Abbieglicht	nicht erhältlich
Lichtsensoren	Serie
Automatikgetriebe	1300 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regensensor	im Zubehör
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (inkl. CD-Player)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie ^o
Knieairbag	Serie
Pollenfilter	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung (inkl. Fernbedienung)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	380 Euro ^o
Leichtmetallfelgen	Serie
Schiebe-Hubdach	690 Euro
Tagfahrlicht	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	123 Euro
Monatliche Werkstattkosten	43 Euro
Monatliche Fixkosten	66 Euro
Monatlicher Wertverlust	186 Euro
Monatliche Gesamtkosten	418 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/20
Grundpreis	14.990 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.



familien-
freundlich

gute Zu-
ladenög-
lichkeit

komfort-
betont

gute
Sicherheit

fahraktiv

lang-
strecken-
tauglich

wirt-
schaftlich

Suzuki Swift 1.2 Comfort

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest