



Suzuki Swift 1.2 Club 4x4

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(69 kW / 94 PS)

Man muss schon zweimal hinschauen, wenn man die Unterschiede zwischen neuem und "altem" Swift sehen will. Neues findet man hauptsächlich unter dem Blech: Der neue 1,2-l-Vierzylinder Benziner stößt weniger Schadstoffe aus als der Vorgängermotor und hat überdies einen geringeren Verbrauch. Um problemlos im Verkehr mitzuschwimmen, muss man eifrig die Gänge wechseln. Mit dem leichtgängigen Fünfganggetriebe ist das aber kein Problem. Das Fahrwerk ist sicher abgestimmt und bietet in der Allradvariante mehr Komfort - bei schnellen Kurvenfahrten aber auch etwas mehr Seitenneigung. Wenig überzeugen kann der Kofferraum: Die Öffnung ist klein, die Ladekante noch höher als beim Vorgänger. Angenehm dagegen zeigt sich der Innenraum, der eine gute Verarbeitung und ein ordentliches Platzangebot vorne bietet. Die 4x4-Variante sollte nur der wählen, der Allrad unbedingt benötigt. Denn das System drückt merklich auf das Temperament des Motors und erhöht den Verbrauch. Dann lieber das Geld in die Comfort-Ausstattung investieren. Mit 14.490 Euro gehört der Swift 4x4 zu den günstigsten Allradlern am Markt.

Karosserievarianten: mit Allradantrieb nur Fünftürer.

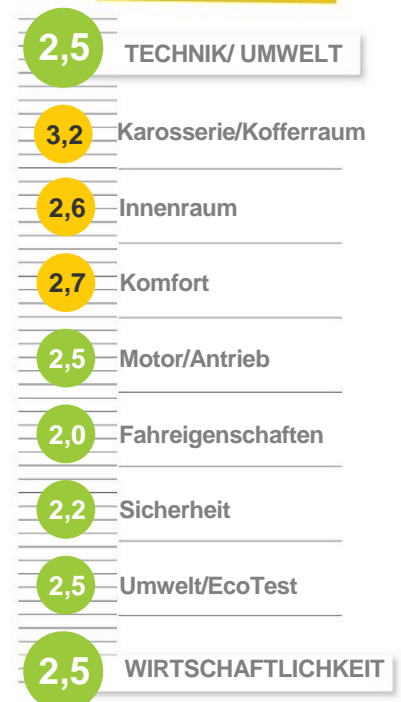
Konkurrenten: Daihatsu Sirion 4WD.

+ gute Traktion dank Allrad, 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 475 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.

2,6 Ein-/Ausstieg

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

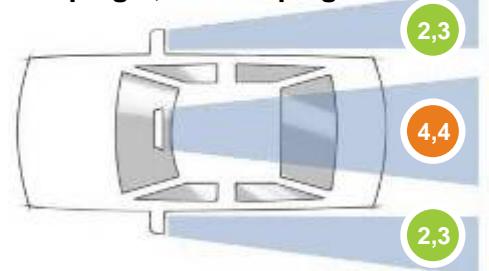


Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Positiv wirken allerdings die versenkbaren Kopfstützen im Fond.

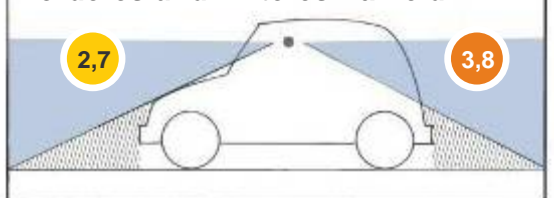
Rundumsicht



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 gibt es eine praktische Fernbedienung im Schlüssel.

– 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 den Öffnen-Knopf am Schlüssel 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).



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

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 inakzeptabel 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. Abhilfe kann hier nur der doppelte Kofferraumboden bringen, dann entsteht eine einigermaßen ebene Ladefläche (wenn auch etwas hoch), und die innere Bordwand fällt niedriger aus. 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.

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.

2,6 INNENRAUM

2,5 Bedienung

+ Der Swift lässt sich leicht und überwiegend praktisch bedienen, man findet sich schnell zurecht. Das Lenkrad kann leider nur in der Höhe 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 Klimaanlage liegen nicht zu tief, die (Dreh-)Knöpfe sind leicht verständlich und übersichtlich beschriftet. Für die Scheibenwischer gibt es einen Regensensor nur als Nachrüstsatz im Zubehör. Praktische Ablagen und Türfächer bringt der Swift dagegen serienmäßig mit.

⊖ 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. Nur eine zentrale Leuchte im Innenraum ist zu wenig, nachts bleibt es vorn im Cockpit ziemlich dunkel. Eine Start-Stopp-Funktion für den Motor ist beim 4x4 nicht erhältlich.



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.



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

2,7 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Die Federung im Suzuki Swift 4x4 federt spürbar harmonischer als bei der Frontantriebs-Variante, was auch an größeren Federwegen des Allradlers liegen mag. Kleine Unebenheiten können gut absorbiert werden, gröbere Stöße dringen nicht mehr so deutlich zu den Insassen durch. Bei Einzelhindernissen wird genug Komfort geboten, kurze Bodenwellen meistert der Kleinwagen ordentlich - insbesondere für einen Kleinwagen mit verhältnismäßig hoher Zuladung ein respektables Ergebnis. 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, ist aber ein wenig ausgeprägter als beim Fronttriebler. Beladen federt der Swift 4x4 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 Rückenunterstützung. 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.

3,3 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. Bei sehr niedrigen Drehzahlen tritt kaum Brummen auf.

2,8 Klimatisierung

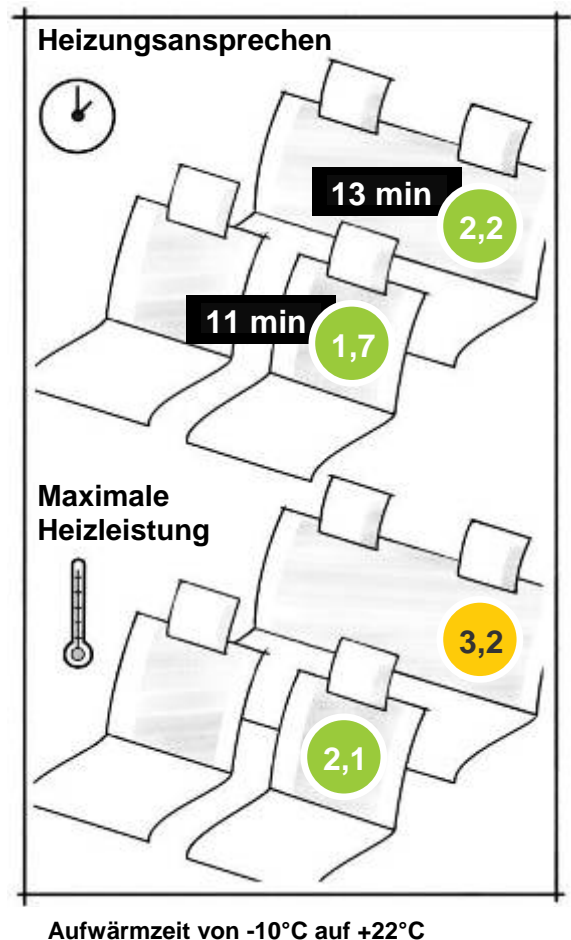
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Temperatur kann an der Klimaanlage für Fahrer und Beifahrer nur gemeinsam eingestellt werden; das Vorwählen einer gewünschten Gradzahl ist nicht möglich. Oft muss nachjustiert werden. Leider ist die Luftmengenverteilung nur in bestimmten Kombinationen möglich.

⊕ 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.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen*

Der kleine Benziner verfügt zwar nur über 1,2 Liter Hubraum und muss ohne Turboaufladung auskommen, jedoch geht es in dem kleinen Japaner bei hohen Drehzahlen erstaunlich flott voran. Allerdings wird es über 120 km/h mit der Allradvariante deutlich zäher als mit dem Fronttriebler. Sicherlich darf man keine Rekordwerte erwarten, aber zum einwandfreien Mitschwimmen im Verkehr reicht es 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 ausreichend bis mangelhaft 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 3.500 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.

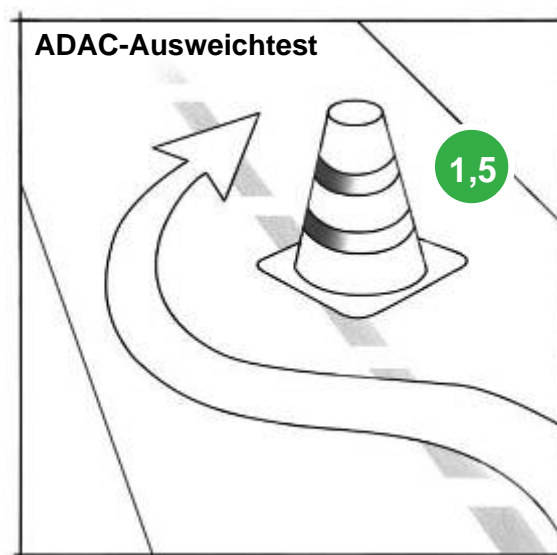
2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

+ Der Swift 4x4 ist sicher abgestimmt. Denn den ADAC-Ausweichtest kann er selbst mit hoher Geschwindigkeit weitgehend problemlos durchfahren und zeigt sich gut beherrschbar. Auch ein Verdienst des gut abgestimmten ESP. Auffällig ist aber die Tendenz zum Gieren, der Kleinwagen mit Allradantrieb dreht sich ein und neigt sich stärker als die Frontantriebsvariante. Die Reaktion auf Lenkimpulse ist einwandfrei. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen beeindrucken den Swift kaum.

2,0 Kurvenverhalten

+ In Kurven untersteuert der Wagen und verhält sich untückisch. Ist das Tempo zu hoch, hilft das elektronische Stabilitätsprogramm ESP dem Fahrer, nicht vom Kurs abzukommen. Auf Lastwechsel in der Kurve reagiert der kleine Swift 4x4 etwas, spielt man etwas mit dem Gas, durchfährt er die Kurve recht neutral; hier spürt man den Einfluss des Allradantriebs. 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.

2,1 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

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Alle Swift-Varianten verfügen serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten.

⊖ 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.

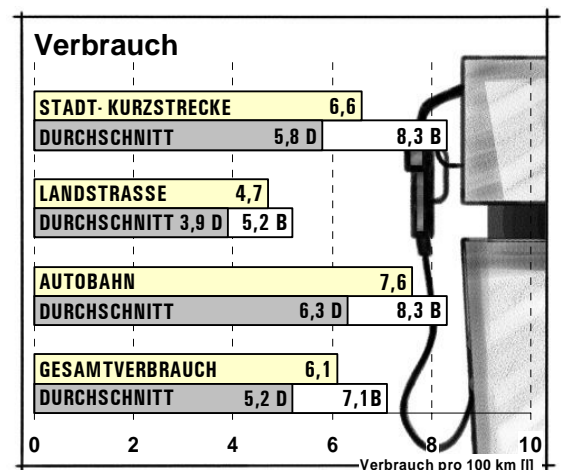
2,6 Fußgängerschutz

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.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Suzuki Swift 1.2 4x4 liegt bei 6,1 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 140 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 23 Punkte. Innerorts liegt der Spritverbrauch bei 6,6 l, außerorts bei 4,7 l und auf der Autobahn bei 7,6 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.



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

1,2 Schadstoffe

+ Der Schadstoffanteil im Abgas ist sehr 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: 48 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich so 71 Punkte und damit 4 von 5 möglichen Sternen - für einen Kleinwagen ein gutes Ergebnis.

2,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,5 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der Verbrauch des Swift 4x4 fällt zwar nicht zu hoch aus, im Umfeld seiner Konkurrenten liegt er aber inzwischen im hinteren Feld.

2,6 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.

2,1 Wertstabilität*

⊕ Dem neuen Swift 4x4 wird eine gute Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein Modellwechsel zu erwarten ist.

2,3 Kosten für Anschaffung*

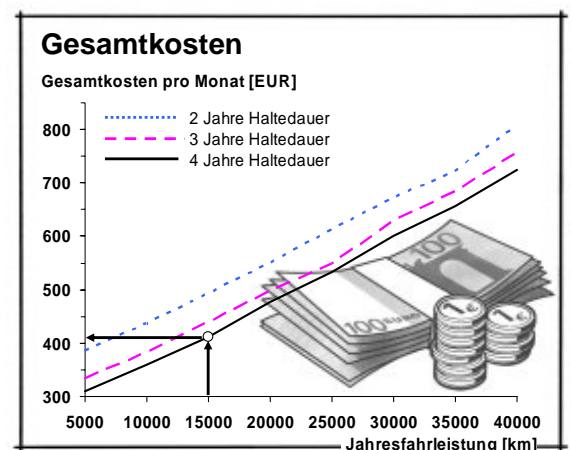
⊕ Mit einem Kaufpreis von knapp 14.500 Euro ist der Swift 4x4 unter den Allrad-Autos ein Schnäppchen, die Ausstattung umfasst alles Nötige in dieser Klasse. Sieben Airbags und ESP sind serienmäßig, das ist vorbildlich. Zudem ist das Fahrwerk sicher abgestimmt. Hinzu kommen Komfort-Annehmlichkeiten wie Klimaanlage, vier Fensterheber sowie ein CD-Radio und Sitzheizung - all das ist im Kaufpreis schon enthalten. Hier kann die Konkurrenz nicht so leicht mithalten.

2,6 Fixkosten*

Die KFZ-Steuer von 42 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.

2,1 Monatliche Gesamtkosten*

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 412 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

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]	366	396
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	Allrad permanent
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R15H
Reifengröße (Testwagen)	175/65R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,35 m
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,6/ 4,7/ 7,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	128g/km / 140g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3850/1695/1510 mm
Leergewicht/Zuladung	1085 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	190 l/450 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1000 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	655 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	133 Euro
Monatliche Werkstattkosten	44 Euro
Monatliche Fixkosten	70 Euro
Monatlicher Wertverlust	166 Euro
Monatliche Gesamtkosten	413 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/20
Grundpreis	14.490 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 Swift 1.2 Club 4x4

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Lichtsensoren	nicht erhältlich
Start-Stop-System	nicht erhältlich
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regensensor	im Zubehör
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Tempomat	nicht erhältlich
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
Klimaanlage	Serie
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	im Zubehör
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest