



## Suzuki Swift 1.3 DDiS Comfort (DPF)

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(55 kW / 75 PS)

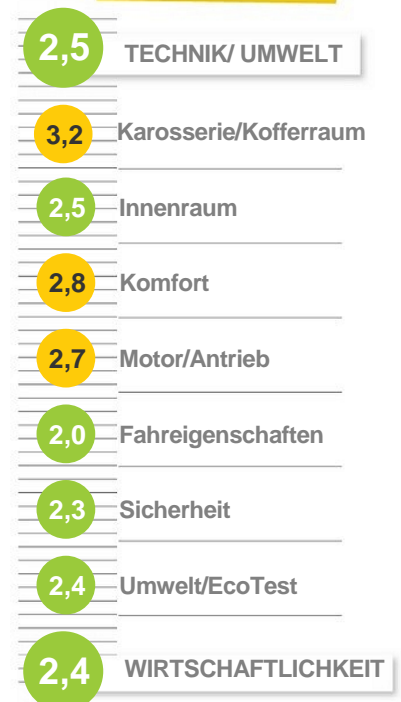
**S**eit Jahren mischt er im Kleinwagensektor mit, der Suzuki Swift. Das macht er aber reichlich unauffällig, obwohl er ein gelungenes Gesamtkonzept darstellt. Der 1,3-Liter-Dieselmotor mit serienmäßigem Start-Stopp-System bietet ordentliche Fahrleistungen bei leider nur durchschnittlichem Verbrauch. Dem knackigen Fünfgang-Getriebe wünscht man auf langen Fahrten einen zusätzlichen Gang. 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 17.000 Euro fällig. **Karosserievarianten:** Dreitürer. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C3, Ford Fiesta, Peugeot 207, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

**+** sicheres Fahrverhalten, hoher Sicherheitsstandard, geringer Wertverlust

**-** teure Versicherung, kleiner Kofferraum



### ADAC-URTEIL



3,2

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

### Verarbeitung

Auf dem Dach können Lasten bis 50 kg befördert werden. Im Falle einer Reifenpanne ist ein Notrad an Bord.

⊕ 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 440 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.

3,4

### Sicht

In der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Suzuki Swift durchschnittlich ab, die recht steilen Dachsäulen wirken sich positiv aus, sie sind aber nicht besonders schmal. Vor allem die üppigen C-Säulen bilden in Kombination mit den Fensterrahmen der hinteren Türen eine immense Sicht-Barriere. 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.

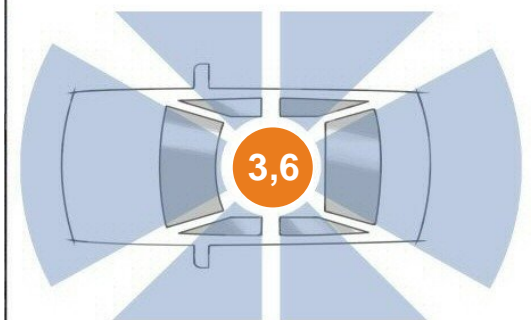
⊕ Die Karosserie ist übersichtlich, die Abmessungen lassen sich gut abschätzen. Die Rücksitz-Kopfstützen können weit nach unten geschoben werden und behindern dann die Sicht nur wenig. Die Außenspiegel sind groß und beheizt.

⊖ 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. Im Innenspiegel ist das Sichtfeld stark eingeschränkt.

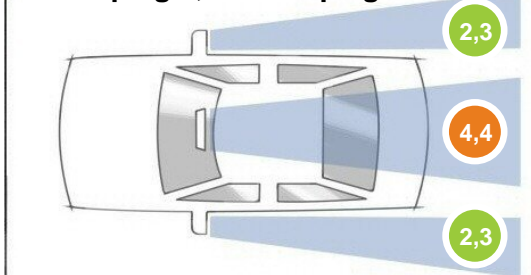


Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Positiv wirken allerdings die versenkbaren Kopfstützen im Fond.

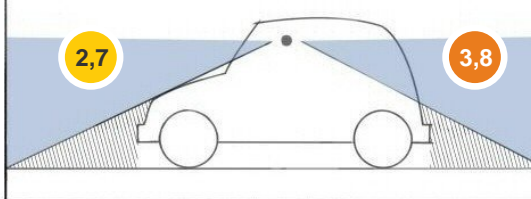
#### Rundumsicht



#### 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.

2,5

## Ein-/Ausstieg

- ⊕ Vorne ist das Ein- und Aussteigen durch das günstige Niveau von Türschwellern und Sitzen bequem, auch die Türausschnitte sind angenehm hoch. 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 Access, serienmäßig beim Modell Comfort). Über allen Türen sind Haltegriffe angebracht, die das Ein- und Aussteigen erleichtern.
- ⊖ 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. Ansonsten bleiben die hinteren Türen verschlossen.

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. Sie wird per elektrischem Taster entriegelt. 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 über der Straße sind indiskutabel für einen Kleinwagen. Knapp 27 cm oberhalb des Kofferraumbodens ergänzen das schlechte Bild. Damit ist der neue Swift noch schlechter als sein Vorgänger. Mit Vorklappen der Rücksitzlehne entsteht ein hoher Absatz im Laderaum, welcher verhindert, dass Gepäckstücke durchgeschoben werden können. 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 unpraktische Drucktasten 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. Die Heckscheibenheizung schaltet selbständig nach gewisser Betriebsdauer ab und verschwendet somit keine unnötige Energie. Das Licht wird über einen Sensor gesteuert. Der Tempomat lässt sich einfach bedienen.
- 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 neben dem Handbremshebel ungünstig platziert. Es fehlt eine Kontrollleuchte für das Abblendlicht. Die Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung, zudem sind ihre Taster unbeleuchtet.



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

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.**



## 2,8 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. Auf kurzweiliger Fahrbahn wirkt er etwas nervös, Einzelhindernisse (z. B. abgesenkte Kanaldeckel) steckt er besser weg. Stuckern tritt in gewissen Fahrzuständen auf. 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. Der linke Fuß findet eine praktische Ablage zum Ruhen. 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 Oberschenkelaufgabe etwas knapp geraten, daher haben Sie auf längeren Strecken keine allzu angenehme Sitzposition.

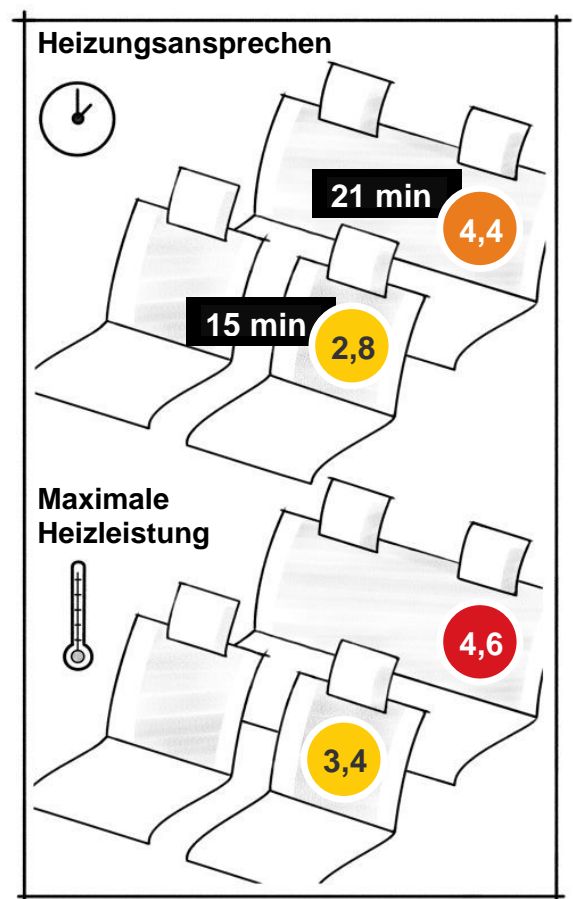
⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

### 3,1 Innengeräusch

Das Innengeräusch bleibt bis 130 km/h noch auf durchschnittlichem Niveau (70,5 dB(A)) und wird erst lauter, wenn man deutlich schneller fährt. Dann treten Motor- und Windgeräusche gleichermaßen verstärkt auf. Bei hohen Drehzahlen, die sich bei zügiger Autobahnfahrt kaum verhindern lassen, tritt der Motor deutlich in den Vordergrund.

### 3,1 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. Um vorn eine Raumtemperatur von 22° C zu erreichen vergehen 15 Minuten.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

– Die hinteren Passagiere warten 21 Minuten bis 22° C Raumtemperatur erreicht sind. Die maximale Heizleistung ist hinten dürftig.

---

## 2,7 MOTOR/ANTRIEB

### 2,7 Fahrleistungen\*

Der kleine Dieselmotor mit 55 kW/75 PS sorgt für ordentliche Fahrleistungen. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) braucht der Swift 8,5 Sekunden. Auch bei den Elastizitätsmessungen liefert er ordentliche Ergebnisse ab.

### 3,0 Laufkultur

Dass der Swift von einem kleinen Dieselmotor angetrieben wird, spürt man im Innenraum deutlich. In allen Betriebszuständen nimmt man Vibrationen wahr, nerven tun sie aber nicht. Nur bei hohen Drehzahlen tritt starkes Dröhnen, Brummen und Nageln auf. Im unteren Drehzahlbereich zeigt sich die Maschine lauffruhig.

### 2,3 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.

### 3,0 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, auch wenn die Drehzahlsprünge beim Schalten manchmal etwas groß sind. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit bereits 3.000 Touren. Hier wünscht man sich einen sechsten Gang, um die Drehzahl und somit auch den Kraftstoffverbrauch zu senken. Die Kraft des kleinen Diesels würde hierfür ausreichen.

---

## 2,0 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 plötzliche Lenkimpulse ist einwandfrei, auch hier kontrolliert ESP die Situation. 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. Bei Lastwechseln tendiert das Heck nach außen zu drängen. Schwer kontrollierbare Situationen entstehen dabei aber nicht.

2,4

## Lenkung\*

Der Wendekreis ist mit 10,4 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.

⊖ Bei voller Leistungsabforderung in den unteren Gängen spürt man in der Lenkung deutliche Antriebseinflüsse.

2,2

## Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 37 m erforderlich - ein guter Wert (Mittel aus zehn einzelnen Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental Premium Contact 2 der Größe 185/55 R16 83V). Der serienmäßige Bremsassistent unterstützt dabei auch weniger geübte Fahrer, dass volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

2,3

## SICHERHEIT

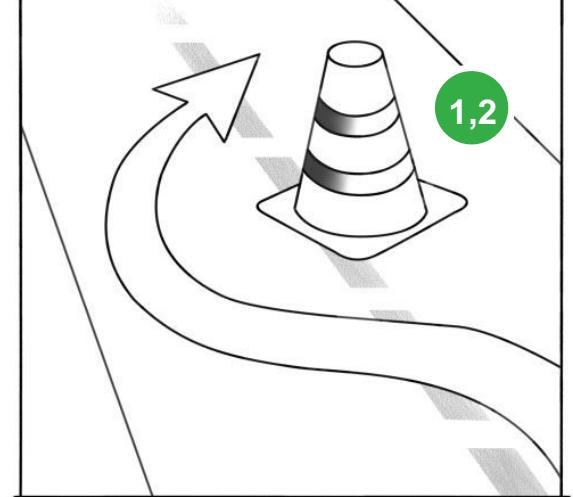
2,7

### 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.

### ADAC-Ausweichtest



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.

## 2,0 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 im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch daran erinnert, sich anzuschnallen.

⊖ Es fehlen sinnvolle Halter für Verbandkasten und Warndreieck. Ebenso gibt es im Kofferraum keine Zurrösen.

## 2,2 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 ist 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. Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht er im Bereich Kindersicherheit gute 40 Punkte.

⊖ Den Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz. Die Kindersicherungen der hinteren Türen können auch von Kinderhänden zu leicht deaktiviert werden.

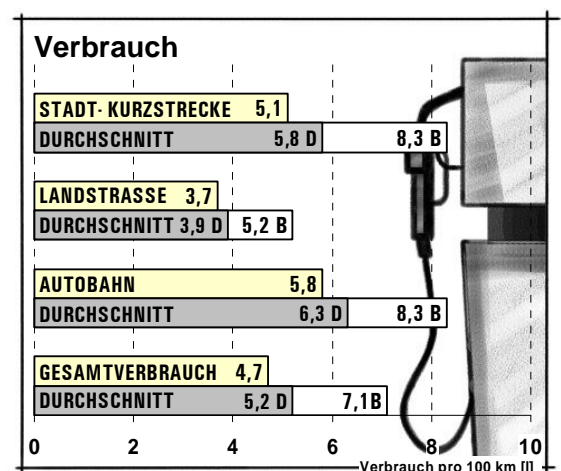
## 2,6 Fußgängerschutz

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 sorgen somit für ein erhöhtes Verletzungsrisiko. So reicht es beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm nur für 62 Prozent.

## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Suzuki Swift 1.3 DDiS liegt bei 4,7 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 124 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 30 Punkte. Innerorts liegt der Spritverbrauch, trotz Start-Stopp-System, bei 5,1 l, außerorts bei 3,7 l und auf der Autobahn bei 5,8 l Diesel pro 100 km.



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



---

## 1,8 Schadstoffe

⊕ Der Diesel zeigt, nicht zuletzt aufgrund seines Partikelfilters, einen geringen Schadstoffausstoß. Im ADAC EcoTest erhält er hierfür 42 Punkte. Insgesamt erhält der Swift 72 Punkte und somit vier Sterne.

---

## 2,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

### 2,1 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da er günstigen Dieselmotorkraftstoff konsumiert sind die Betriebskosten trotz eines nur durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs niedrig.

---

### 2,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

⊕ Suzuki gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

---

### 1,6 Wertstabilität\*

⊕ Dem neuen Swift wird eine sehr gute Restwertentwicklung prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist kein Modellwechsel zu erwarten. Dieselmotoren erfreuen sich gerade großer Beliebtheit.

---

### 3,2 Kosten für Anschaffung\*

Mit einem Grundpreis von 16.890 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. Bereits in Grundausstattung ist das ADAC Standard-Ausstattungslevel seiner Klasse erreicht.

---

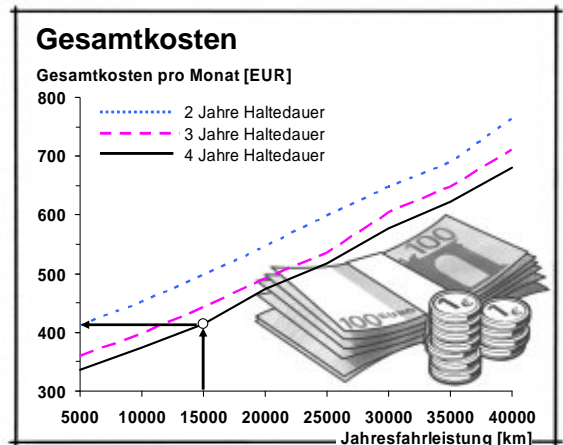
### 4,7 Fixkosten\*

⊖ Nicht wirklich erfreuen können die teuren Fixkosten. In allen Versicherungsklassen schneidet der Kleinwagen sehr teuer ab. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 123 Euro.

2,0

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die monatlichen Unterhaltskosten sind gering, daran können auch die hohen Fixkosten nichts ändern. Sowohl die Betriebs- als auch die Werkstatt- und Reifenkosten sind erschwinglich. Der Wertverlust hält sich in Grenzen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 415 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/5	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]	5,4 S	4,7 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]	393	400
Preis [Euro]	13.590	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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1248 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	190 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R15H
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,35/10,05 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>8,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,9 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,1/ 3,7/ 5,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	106g/km / <b>124g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3850/1695/1510 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1120 kg/440 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>190 l/450 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/900 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	42 l
Reichweite	<b>890 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>104 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>43 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>82 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>186 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>415 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/20
Grundpreis	16.890 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 1.3 DDiS Comfort (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Lichtsensor	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regensensor	nicht erhältlich
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
Keyless Entry (+ Keyless Go)	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Pollenfilter	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	380 Euro <sup>o</sup>
Leichtmetallfelgen	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,5

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

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

**ADAC** autotest