



## Suzuki Swift 1600 Sport

Dreitüriger Kleinwagen mit Steilheck  
(100 kW / 136 PS)

**M**it dem Swift Sport bietet Suzuki eine stärker motorisierte Variante des Kleinwagens an. Diese unterscheidet sich bereits optisch durch modifizierte Stoßfänger und Dachspoiler, Xenon-Scheinwerfer, 17-Zoll-Räder und zwei Auspuffrohre von anderen Versionen. Doch auch im Innenraum finden Akzente wie stark konturierte Sitze, rote Ziernähte an Lenkrad, Schaltknäuf und den Sitzen sowie Edelstahlaufgaben für die Pedalerie Einzug und vermitteln einen sportlichen Charme. Die Federung fügt sich ebenfalls gut in das sportliche Erscheinungsbild ein und gibt eine gute und direkte Fahrbahnrückmeldung. Doch wie schlägt sich der 1,6-l-Ottomotor mit 136 PS (bei 6900 U/min) und einem maximalen Drehmoment von 160 Nm bei 4400 Touren pro Minute? Die Fahrleistungen des Kleinwagens können überzeugen: ein Zwischensprint von 60 auf 100 km/h wird bereits nach knapp sechs Sekunden abgeschlossen. Weniger überzeugend ist jedoch der gemessene CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 182 g/km und ein Durchschnittsverbrauch von 6,7 l/100 km beim ADAC EcoTest. Auch der Grundpreis von 18.490 Euro fällt für einen Kleinwagen hoch aus, selbst wenn sich der Swift Sport dafür gut ausgestattet präsentiert.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Alfa Romeo MiTo, Audi A1, Mini Cooper, Opel Corsa, Seat Ibiza.

**+** Xenon-Scheinwerfer, einfache Bedienung, gute Sitze vorn, sicheres Fahrwerk, gute Crashtest-Ergebnisse

**-** wenig Platz im Fond, kleiner Kofferraum, hohes Geräuschniveau im Innenraum, großer Wendekreis, hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen



### ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

3,9 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

3,4 Familie

2,9 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,6 Langstrecke

3,7 Transport

2,0 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

Stand: September 2012  
Text: Martin Poloczek

## 3,2

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

## 3,2

## Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen recht guten Eindruck, sind aber nicht tadellos. Auch das Interieur ist solide verarbeitet, wenn auch die verwendeten Materialien teilweise nicht besonders hochwertig wirken.

**+** Anbauteile wie Stoßfänger sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Das Interieur wird durch silberfarbene Applikationen optisch aufgewertet. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, es befindet sich aber im Fußraum des Fahrers ein gut erreichbarer kleiner Hebel. Der Wagen kann aufgrund einer Schutzklappe im Tankstutzen nicht mit falschem Kraftstoff befüllt werden.

**-** Man vermisst Schutzleisten an Stoßfängern und Karosseriefanken, die einen Schaden bei kleinen Parkremplern begrenzen könnten. 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. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten. Die Kunststoffe im Innenraum sind kratzempfindlich und auf schlechten Straßen oder Kopfsteinpflaster knarzt es hier und da etwas.

## 3,2

## Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Dreitürers ist durchschnittlich. Er bietet vier Personen vollwertige Plätze.

**+** Radmutternschlüssel und Wagenheber sind an Bord, so dass ein Räderwechsel auch selbstständig durchgeführt werden kann.

**-** Mit einer Tankfüllung lassen sich in Abhängigkeit des Testverbrauchs lediglich Reichweiten bis rund 630 km realisieren. Die maximale Zuladung erweist sich mit 418 kg als mäßig und auf dem Dach dürfen ebenfalls nur magere 50 kg transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne ist nur ein Reifenreparaturset an Bord.

## 3,1

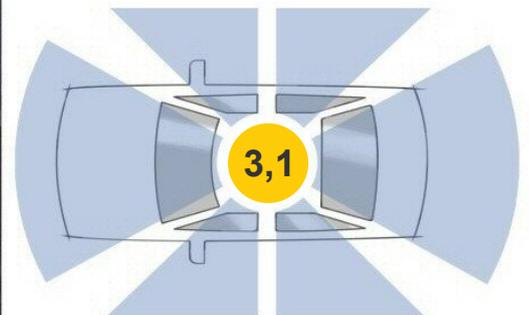
## Sicht

Die Karosserie erweist sich als recht übersichtlich und auch die serienmäßigen Bi-Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus.

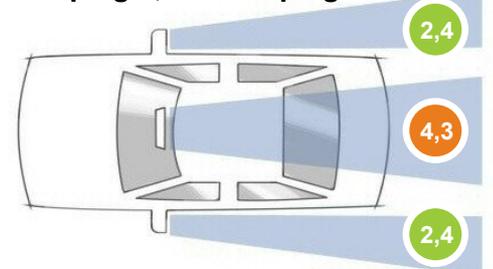


Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Positiv wirken allerdings die versenkbaren Kopfstützen im Fond.

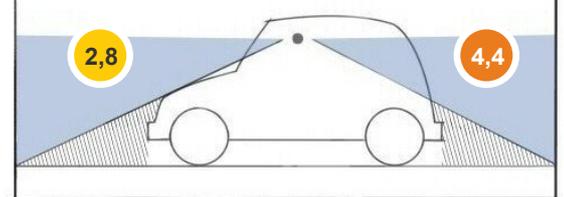
## Rundumsicht



## Innenspiegel, Außenspiegel



## Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch 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 Vordersitze sind in einer zufriedenstellenden Höhe und ermöglichen einen akzeptablen Überblick des Verkehrsgeschehens. Vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse können recht gut wahrgenommen werden. Die Außenspiegel sind groß sowie beheizt und liefern ein gutes Sichtfeld.

- Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Suzuki Swift nur durchschnittlich ab, vor allem die recht breiten C-Säulen schränken das Sichtfeld nach schräg hinten ein. Hindernisse hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hohen Fensterlinie nur schlecht gesehen werden. Eine akustische Einparkhilfe gibt es nur als Zubehör, aber nicht für den Sport. Kurven- oder Abbiegelicht sind ebenfalls nicht erhältlich.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Der Sport ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet, so dass der Schlüssel in der Tasche bleiben kann. Vorn gelangt man wegen der großen Türausschnitte bequem ins Fahrzeug. Hinten ist das Ein- und Aussteigen aufgrund der fehlenden Türen umständlicher.

+ Die Türschweller liegen niedrig und auch die Vordersitze sind in einer angenehmen Höhe positioniert. Der Windschutzscheibenrahmen verläuft steil und beeinträchtigt dadurch den Einstiegsbereich nicht zusätzlich. Es gibt für alle Insassen Haltegriffe am Dach.

- Das Fahrzeug bestätigt mit einem Piep-Ton das Ent- und Verriegeln - das ist auf Dauer nervig. Ebenfalls gewöhnungsbedürftig ist die Funktion der Zentralverriegelung, da man den Swift zwei mal entriegeln muss, damit alle Türen offen sind. Die Tür rasterungen sind etwas zu schwach dimensioniert, um die Türen an Steigungen zuverlässig offen zu halten. Zudem sind die Rasterungen mit nur zwei Stellungen zu grob. Der horizontale Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist sehr groß, so dass man einen großen Schritt machen muss. Nur der Beifahrersitz besitzt eine Einstiegshilfe, so dass man auf der rechten Seite etwas einfacher nach hinten gelangt.

## 3,7 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen fällt selbst im Klassenvergleich klein aus.

+ Ist die Rücksitzlehne umgelegt finden immerhin 470 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) Platz. Dann lässt sich der Kofferraum auch über eine gewisse Länge bis unters Dach beladen.

- Bei nicht umgelegter Lehne fasst das Ladeabteil lediglich 195 l.



**Der Kofferraum mit 195 l Volumen fällt gegenüber dem Vorgängermodell (215 l) kleiner aus und ist in dieser Fahrzeugklasse einfach zu klein.**

## 3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und schließen, allerdings ist die Zugänglichkeit trotz einer verhältnismäßig großen Kofferraumöffnung nur zufriedenstellend.

+ Aufgrund der geringen Tiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände einfach erreichen.

- Die Heckklappe schwingt nur 1,82 m hoch und bietet großen Personen wenig Platz darunter, zudem kann der Kopf leicht am abstehenden Schloss gestoßen werden. Die äußere Ladekante liegt rund 79 Zentimeter über dem Boden, so dass das Gepäck beim Einladen weit angehoben werden muss. Beim Ausladen stört hingegen wieder eine knapp 27 cm hohe Stufe. Kofferraumbreite und -höhe sind nur dem hinteren Klassenmittelfeld. Bei umgelegter Rücksitzlehne entsteht ein hoher Absatz im Laderaum. Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit nur einer Lampe spärlich aus.

3,9

## Kofferraum-Variabilität

Bei der Kofferraum-Variabilität reiht sich der Swift Sport im hinteren Klassenmittelfeld ein. Die Rückbank lässt sich nur komplett umlegen und dafür müssen aber beide Halterungen entriegelt werden - recht umständlich aufgrund der fehlenden Türen.

⊖ 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.

2,8

## INNENRAUM

2,4

### Bedienung

Die Bedienelemente und Schalter sind weitgehend sinnvoll angeordnet und die Anzahl ist überschaubar. Daher lässt sich der Swift bereits nach kurzer Eingewöhnung intuitiv bedienen.

⊕ Das Lenkrad kann in der Höhe und Weite eingestellt werden und die Pedale sind einwandfrei angeordnet - ein stehendes Gaspedal gibt es aber nicht. Auch der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte aber ein Stück weiter oben positioniert sein. Die Sitzeinsteller sind zufriedenstellend erreichbar, die Lehneneinstellung ist aber grob gegliedert. Der Motorstart erfolgt über einen beleuchteten Start-/Stopp-Knopf, der auch im Dunkeln gut zu finden ist. Die Instrumente sind klar gekennzeichnet, jedoch sehr fein gegliedert, lassen sich insgesamt aber gut ablesen. Im Kombiinstrument ist ein Bordcomputer integriert, der u.a. über Momentan- oder Durchschnittsverbrauch informiert. Sind Türen oder Heckklappe offen, wird der Fahrer gewarnt. Der gut greifbare Lichtschalter befindet sich im Blinkerhebel, alternativ wird das Licht jedoch sensorgesteuert. Die Scheibenwischer müssen manuell aktiviert werden. Das serienmäßige Audio-System ist sehr gut erreichbar sowie greifbar und die Symbole einwandfrei gekennzeichnet. Alternativ gibt es auch Bedienelemente im Lenkrad, dort kann ebenfalls die Geschwindigkeitsregelanlage aktiviert werden. Das Klimaanlagebedienteil zeigt sich ebenfalls übersichtlich liegt aber etwas weit unten, wodurch der Blick beim Einstellen etwas vom Verkehrsgeschehen abschweift. Auch der große Schalter der Heckscheibenheizung ist sinnvoll positioniert - eine automatische Abschaltung der Heizung ist vorhanden. Die Schalter der elektrischen Fensterheber sind gut erreichbar, allerdings besitzt lediglich die Fahrerseite eine Abwärtsautomatik. Vorn ist die Anzahl an Ablagen akzeptabel, einen großen Flaschenhalter gibt es aber nicht. Im Fond gibt es Lehnentaschen und Seitenfächer. Das Handschuhfach hat ein zufriedenstellendes Format.

⊖ Die Nebelleuchtenbedienung erweist sich als etwas gewöhnungsbedürftig, da die Nebelschlussleuchte im Blinkerhebel (beim Lichtschalter) ist und die Kontrollleuchte im Kombiinstrument. Die Nebelscheinwerfer haben jedoch einen separaten Schalter, der weiter unten im Armaturenbrett liegt. In diesen ist auch die Kontrollleuchte integriert. Es sind weder die Schalter in den Türen noch die am Dachhimmel beleuchtet. Das Handschuhfach ist ebenfalls unbeleuchtet. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit entfernt liegen. Die Knöpfe für die Sitzheizung sind ungünstig platziert. Es fehlt eine Kontrollleuchte für das Ablendlicht. Die elektrischen Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung.



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

---

## 2,6 Raumangebot vorne\*

Das Platzangebot entspricht gutem Klassenmittelfeld.

- + Auf den vorderen Sitzplätzen hat man durch die enorme Kopffreiheit ein angenehmes Raumgefühl. Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m finden genug Platz vor.
- Die Innenraumbreite ist noch zufriedenstellend, aber nicht besonders üppig.

---

## 4,1 Raumangebot hinten\*

Im Fond sind die Platzverhältnisse beengt.

- + Die Kopffreiheit ist auch im Fond großzügig.
- Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond lediglich Passagiere bis 1,70 m ausreichend Platz. Die Innenbreite ist akzeptabel, sticht in dieser Fahrzeugklasse jedoch nicht hervor. Das Raumgefühl geht in Ordnung, wird aber durch die direkt neben dem Gesicht platzierten C-Säulen eingeschränkt.



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

---

## 4,5 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität fällt nicht gut aus. Es lassen sich lediglich die Vordersitze in Liegeposition bringen und die Rücksitzlehnen umlegen.

- Die Rücksitzlehne ist nur komplett klappbar.

---

## 2,9 KOMFORT

---

### 2,8 Federung

Die Federung des Suzuki Swift Sport ist entsprechend des Variantennamens straff ausgelegt, passt aber recht gut zum Fahrzeugcharakter. Insgesamt kann auch ein noch zufriedenstellender Langsamfahrkomfort attestiert werden.

- + Das Fahrwerk federt lange Fahrbahnwellen gut ab. Kurze Fahrbahnunebenheiten werden zufriedenstellend absorbiert, dringen allerdings deutlicher zu den Insassen durch. Bei regelmäßiger Anregung neigt die Karosserie zum Stuckern und holpert etwas nervös über ungleichmäßige Fahrbahnbeläge. Nickbewegungen beim Beschleunigen oder Bremsen halten sich meist zurück und auch Wankbewegungen in schnell durchfahrenen Kurven sind gut gedämpft. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster dringen deutlich aber nicht zu unangenehm bis zu den Passagieren durch. Beladen federt der Swift Sport etwas weicher an, behält aber dennoch seinen straffen Charakter.
- Auf Querfugen oder Einzelhindernisse spricht die Federung hölzern an und gibt diese kaum gedämpft an die Insassen weiter.

## 2,5 Sitze

In der getesteten Variante ist der Swift mit Sportsitzen ausgestattet, die einen recht guten Komfort und Halt bieten.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen und bietet damit Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die Lehnen sind vorn gut konturiert und bieten einen festen Halt. Dieser könnte lediglich im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein. Doch auch die Sitzflächen sind körpergerecht geformt, könnten jedoch etwas länger sein. Insgesamt ist der Seitenhalt in Kurven gut. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Das Sitzpolster ist sehr dicht und fest, die Atmungsaktivität ist aber dennoch zufriedenstellend. Die Lehnen sind vorn wie hinten hoch. Im Fond ist die Sitzposition im Allgemeinen noch angenehm.

⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Im Fond sind die Lehnen und Sitzflächen wenig ausgeformt, so haben Insassen bei schneller Kurvenfahrt kaum Seitenhalt. Die Höhe der Rückbank geht in Ordnung, große Personen erfahren jedoch wenig Oberschenkelunterstützung.

## 3,7 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum ist recht laut und unangenehm.

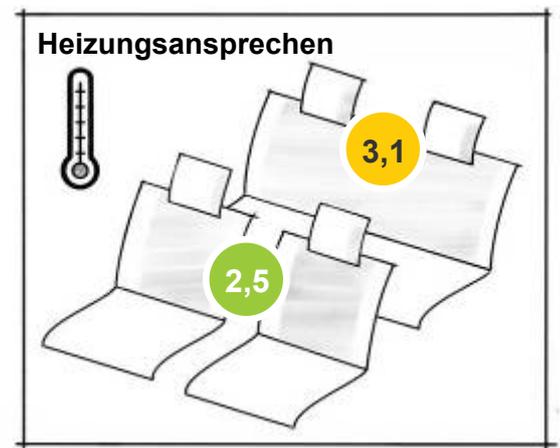
⊖ Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h hohe 73 dB(A). Polter- und Fahrgeräusche sind vorhanden, werden aber nicht zu unangenehm. Allerdings ist das Motorgeräusch stets im Innenraum präsent und bei bestimmten Drehzahlen dröhnt es unangenehm im Innenraum. Windgeräusche sind ebenfalls ständig im Innenraum zu vernehmen und steigen mit der Geschwindigkeit auch weiter an.

## 3,2 Klimatisierung

Der Swift Sport ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Beim Heizungstest kann der Swift Sport gute bis zufriedenstellende Ergebnisse vorweisen.

⊕ Die Klimaautomatik regelt fein und situationsangepasst, die Temperatur kann aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt werden. Die Heizung spricht beim Heizungstest vorn recht schnell an, hinten wird der Innenraum nach einer zufriedenstellenden Zeit angenehm warm.

⊖ Die Luftmengenverteilung ist nur in bestimmten Kombinationen möglich. Die hinteren Seitenfenster lassen sich nicht öffnen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 1,7 Fahrleistungen\*

Die Fahrleistungen des 1,6-l-Ottomotors sind im Klassenvergleich gut. Das Aggregat leistet 136 PS und entfacht ein Drehmoment von 160 Nm.

⊕ Im vierten und fünften Gang kann der Motor gute bis zufriedenstellende Elastizitätswerte vorweisen. Im sechsten Gang sind diese nicht mehr so gut, reichen aber noch fürs Klassenmittelfeld.

Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in, für diese Klasse, sehr kurzen knapp sechs Sekunden absolviert.

---

## 2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Vier-Zylinders ist insgesamt zufriedenstellend.

⊕ Besonders im Leerlauf dringen leichte Vibrationen bis zum Fahrer durch, zu unangenehm wird es aber nicht.

⊖ Ab dem mittleren Drehzahlbereich macht das Aggregat durch lautes und unangenehmes Dröhnen auf sich aufmerksam.

---

## 2,6 Schaltung

Die Präzision des Sechs-Gang-Getriebes ist insgesamt zufriedenstellend, allerdings hackt es bei schnellen Gangwechseln, so dass sich diese nur bedingt realisieren lassen.

⊕ Die Schaltwege sind kurz und auch der Rückwärtsgang lässt sich bei stehendem Fahrzeug weitgehend problemlos einlegen. Die Kupplung lässt sich recht gut dosieren.

⊖ Eine Schaltpunktanzeige oder Berganfahrhilfe, die an Steigungen ein Zurückrollen des Fahrzeugs verhindert, sind nicht an Bord.

---

## 2,3 Getriebeabstufung

Das zu Gunsten von guten Fahrleistungen eher kurz abgestimmte Getriebe passt gut zur Motorcharakteristik.

⊕ Die Getriebeabstufung passt, es entstehen keine zu großen Sprünge zwischen den einzelnen Gängen.

---

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,9 Fahrstabilität

Das Fahrverhalten des Kleinen ist nicht zuletzt aufgrund des Sportfahrwerks sicher.

⊕ Der Swift Sport zeigt eine gute Stabilität, wird aber bei Bodenwellen in Kurven leicht versetzt. Fahrbahnverwerfungen bringen den Suzuki nicht aus der Ruhe und auch beim ADAC Ausweichtest gibt er ein gutes Bild ab. Er reagiert zügig auf den ersten Lenkbefehl und begibt sich leicht untersteuernd auf Ausweichkurs. Beim anschließenden Gegenlenken zeigt sich ein ähnliches Fahrverhalten - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden, tritt jedoch eine Gefahrensituation auf, so regelt das ESP zuverlässig. Eine Traktionskontrolle hilft bei rutschigem Untergrund beim Vorwärtskommen.

## 2,9 Lenkung\*

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und arbeitet insgesamt präzise.

⊕ Die Fahrbahnrückmeldung ist insgesamt zufriedenstellend, allerdings könnte die Lenkung speziell um die Mittellage mehr Lenkgefühl vermitteln. Die recht direkte Auslegung unterstützt die Handlichkeit des Swift, zudem ist nur ein geringer Kraftaufwand beim Rangieren notwendig.

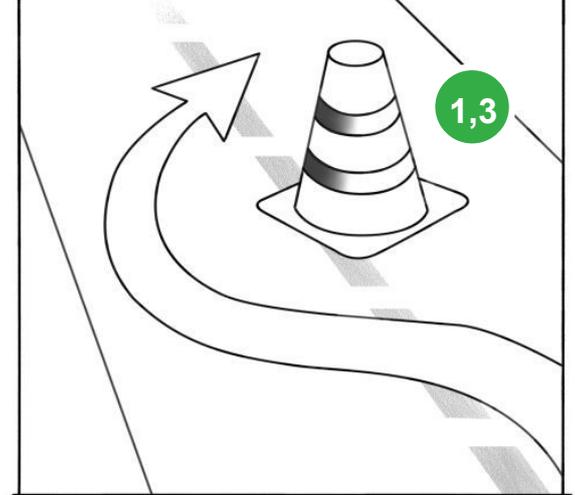
⊖ Mit 11,3 m fällt der Wendekreis im Klassenvergleich sehr groß aus.

## 2,1 Bremse

Die Bremse kann mit einer guten Wirkung punkten, allerdings schwächt sie etwas bei der Standfestigkeit - die Bremswege werden mit jeder Messung etwas länger. Insgesamt ist ein Abfall von 3,7 m zwischen der ersten und der letzten Messung festzustellen.

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind im Schnitt rund 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact3, 195/45 R17 81W) erforderlich.

### 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.

## 2,1 SICHERHEIT

### 2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung des Swift Sport entspricht gutem Klassendurchschnitt.

⊕ Der Swift ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrensituationen das volle Bremspotential zu nutzen. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss.

⊖ In den Türen sind weder Leuchten noch Rückstrahler, die von hinten herannahenden Verkehr bei Dunkelheit warnen könnten. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, ist der Blinker ohne Funktion, dadurch kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

### 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

Der Swift bietet einen guten Insassenschutz.

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Swift 94 Prozent der möglichen Punkte. Front- und Seitenairbags vorn, Vorhangairbags vorn wie hinten und Knieairbag für den Fahrer sind serienmäßig an Bord. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten ca. 1,80 m großen Personen guten Schutz und weisen einen sehr geringen Abstand zum Kopf auf. Auch im Fond bieten die Stützen Insassen bis knapp 1,70 m ausreichenden Schutz. Zudem ist der Abstand zum Dach gering.

An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen. So kann man nach einem Unfall die Türen leichter öffnen. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch daran erinnert, sich anzuschnallen.

– Es fehlen Zurrösen, dadurch können Gepäckstücke nicht gesichert werden. Auf den hinteren Plätzen gibt es keine Anschnallerinnerer.

## 1,9 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit gibt der Swift ebenfalls ein gutes Bild ab.

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der Swift eine Erfüllungsquote von 82 Prozent auf. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze mittels Isofix-Halterungen (mit Ankerhaken, ohne Einsteckhilfe) oder auch mit den Gurten lagestabil befestigen. Die Gurte sind lang und die Gurtschlösser fest. Position und Abstand der Anlenkpunkte sind optimal. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, dadurch sind auf diesem Platz Kinderrückhaltesysteme, auch laut Bedienungsanleitung, erlaubt.

– Im Fond sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher, liegen aber weit auseinander.

## 2,6 Fußgängerschutz

Knapp verpasst wird ein gutes Ergebnis 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.

## 3,1 UMWELT/ECOTEST

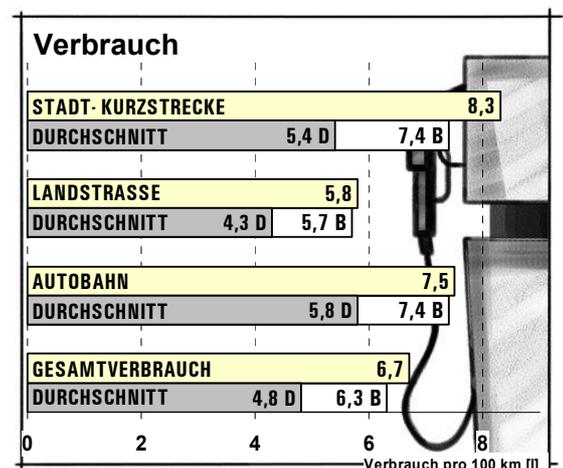
### 4,5 Verbrauch/CO2\*

– Mit einem ermittelten CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 182 g/km erhält der Swift Sport in diesem Kapitel lediglich 15 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,7 Liter pro 100 Kilometer, was in dieser Fahrzeugklasse hoch ist. Dieser setzt sich aus 8,3 l/100 km innerorts, 5,8 l/100 km außerorts und 7,5 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

### 1,7 Schadstoffe

In diesem Kapitel des Ecotests erreicht der Swift ein gutes Ergebnis. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten kommt der Swift Sport auf 58 von 100 Punkten, das entspricht drei von fünf Sternen im EcoTest.

+ Der Schadstoffanteil im Abgas ist insgesamt gering, so dass hier 43 Punkte vergeben werden.



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

3,9

## AUTOKOSTEN

5,5

### Betriebskosten\*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des Swift Sport zu einer hohen Belastung führt.

4,3

### 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.

2,6

### Wertstabilität\*

Dem Suzuki Swift Sport wird ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein Modellwechsel zu erwarten ist, allerdings spricht das Fahrzeug nur eine bestimmte Zielgruppe an.

3,4

### Kosten für Anschaffung\*

Mit einem Grundpreis von 18.490 Euro ist der Swift Sport für einen Kleinwagen recht teuer. Allerdings sind dafür alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord, so dass hier keine weiteren Kosten entstehen.

4,5

### Fixkosten\*

Die fixen Kosten fallen beim Swift Sport insgesamt teuer aus.

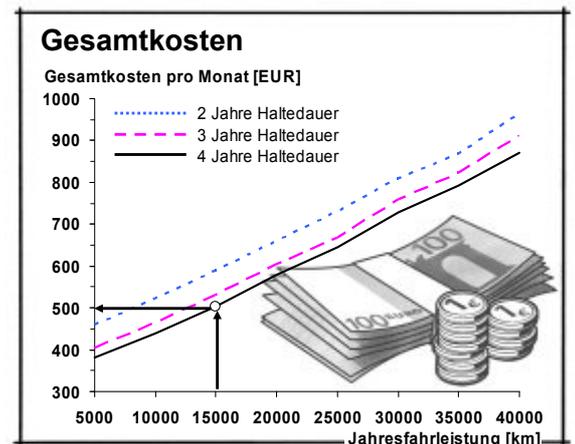
+ Lediglich die Kfz-Steuer fällt mit 106 Euro pro Jahr noch zufriedenstellend aus.

– Die Versicherungseinstufungen fallen durchweg teuer aus (KH: 16; TK: 23; VK:21).

3,8

### Monatliche Gesamtkosten\*

Die Einzelkapitel der Autokosten fallen im Ganzen zufriedenstellend bis teuer aus, so dass auch die monatlichen Gesamtkosten mit 502 Euro im Klassenvergleich nur noch akzeptabel sind.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 502 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1600 Sport	1.3 DDiS (DPF)
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	4/1586	4/1248
Leistung [kW(PS)]	69(94)	100(136)	55(75)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	118/4800	160/4400	190/1750
0-100 km/h[s]	12,3	n.b.	13,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	195	165
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,0 S	6,4 S	4,2 D
CO2 [g/km]	116	147	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/20	16/21/23	16/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	38	106	123
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	372	502	403
Preis [Euro]	10.990	18.490	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 B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1586 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	6900 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	4400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/45R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,3/11,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>5,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,6 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,3/ 5,8/ 7,5 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	147g/km / <b>182g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>72,9dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3890/1695/1510 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1960 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1062 kg/418 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>195 l/470 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1000 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	42 l
Reichweite	<b>625 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>149 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>57 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>84 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>212 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>502 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/23
Grundpreis	18.490 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Komfortblinker	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Lichtsensoren	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reifen-Reparatur-Set	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Bi-Xenon)	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar (im Ganzen)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und anklappbar)	Serie
Glas-Hubdach	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,6**

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

### AUTOKOSTEN

**3,9**

Betriebskosten*	5,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,3
Wertstabilität*	2,6
Kosten für Anschaffung*	3,4
Fixkosten*	4,5
Monatliche Gesamtkosten*	3,8

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