



Suzuki Swift 1.2 Eco+ Comfort

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (66 kW / 90 PS)

Der Suzuki Swift hat eine Modellpflege erhalten und wird weiterhin als Drei- oder Fünftürer angeboten. Für den Vortrieb sorgt bei den drei Ausstattungsvarianten Basic, Club und Comfort ein 1,2-l-Ottomotor. Lediglich bei der Variante Sport ist ein 1,6-l-Benzinmotor eingebaut. Eine Dieselmotorisierung ist nicht mehr erhältlich. Ausschließlich für die Comfort-Ausstattung ist das ECO+ Paket optional bestellbar. Dann leistet der modifizierte kleine Benziner 90 PS (statt 94), das Getriebe ist verbrauchsoptimiert übersetzt und die Karosserie ist zugunsten der Aerodynamik um 10 mm tiefergelegt. Bei den Fahrleistungen kann der Swift mit dem recht durchzugsschwachen Aggregat ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Der mittlere Kraftstoffverbrauch liegt im ADAC EcoTest bei 5,1 Liter je 100 Kilometer. Vorne ist das Platzangebot ordentlich, in der zweiten Sitzreihe sind die Platzverhältnisse jedoch knapp bemessen. Auch das Ladeabteil ist im Klassenvergleich klein. Zudem behindert die hohe Ladekante beim Ein- und Ausladen. Der Grundpreis fällt mit 15.690 Euro (inkl. ECO+ Paket) durchschnittlich hoch aus, allerdings zeigt sich der Kleinwagen gut ausgestattet. Ein schlüsselloses Zugangssystem, ein Lichtsensor, eine Klimaautomatik und ein Audiosystem mit Freisprecheinrichtung gehören zum Serienumfang. Empfehlenswerte Assistenten wie z. B. ein City-Notbremssystem sind für den Swift leider nicht erhältlich. **Karosserievarianten:** Fünftürer. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A1, Citroen DS3, Ford Fiesta, KIA Rio, Opel Corsa, SEAT Ibiza SC, VW Polo.

+ übersichtliche Karosserie, sicheres Fahrverhalten, gute Crashtestergebnisse, geringer Schadstoffausstoß

- Xenonscheinwerfer nur für "Swift Sport", langer Bremsweg aus 100 km/h, mäßige Heizleistung, großer Wendekreis im Klassenvergleich



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,1 Familie

2,6 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,7 Langstrecke

3,7 Transport

3,0 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

3,2

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,2

Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie machen insgesamt einen zufriedenstellenden Eindruck. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen recht gleichmäßig, könnten insgesamt aber etwas schmaler ausfallen. Der Kofferraum ist verkleidet, allerdings sind die Seitenverkleidungen kratzempfindlich. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend gegen Schmutz von außen abgedichtet, den lackierten Schwellern fehlen allerdings Schutzleisten. Die Innenraumverarbeitung geht in Ordnung, allerdings unterscheiden sich die verwendeten Kunststoffe optisch und sind darüber hinaus hart und kratzempfindlich. Zudem könnten die Kanten besser entgratet sein. Der Tankverschluss ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber mittels gut zugänglichem Hebel im Innenraum entriegelt werden.

- ⊕ Dank Schutzklappe im Tankstutzen ist eine Fehlbetankung mit falschem Kraftstoff nicht möglich.
- ⊖ Der Motor ist von unten unverkleidet und kann dadurch schnell verschmutzen. Am restlichen Unterboden fehlen ebenfalls Verkleidungen, die Luftverwirbelungen senken und damit Geräuschemissionen und den Kraftstoffverbrauch positiv beeinflussen könnten. Sowohl die Stoßfänger als auch die Fahrzeugflanken müssen ohne Schutzleisten auskommen, die bei kleinen Parkremplern oder vor unvorsichtig geöffneten Nachbartüren schützen würden. Die Motorhaube wird nur mittels Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die bessere Alternative.

3,0

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Viersitzers ist durchschnittlich. Mit seinen kompakten Außenmaßen lassen sich allerdings leicht Parklücken finden. Mit einer Tankfüllung (42 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 820 Kilometer möglich. Die maximale Zuladung fällt mit 490 kg zufriedenstellend aus. Auf dem Dach dürfen nur Lasten bis 50 kg transportiert werden. Die maximale Stützlast der Anhängerkupplung beträgt 60 Kilogramm, das kann zu wenig sein, wenn man zwei schwere E-Bikes mittels Heckträger transportieren möchte. Gebremste Anhänger dürfen bis 1.000 kg und ungebremste bis 400 kg gezogen werden. Beim Swift sind zum Räderwechsel sowohl Wagenheber als auch Radmutternschlüssel an Bord.

- ⊖ Der Suzuki ist für den Fall einer Reifenpanne serienmäßig mit einem Reparaturset ausgestattet, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann.

3,1

Sicht

Der Swift schneidet im Sichtkapitel zufriedenstellend ab. Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe und kann das Verkehrsgeschehen akzeptabel überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Ergebnis durchschnittlich aus. Besonders die breiten C-Säulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen schränken den Blick nach hinten ein. Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug akzeptabel wahrnehmen. Die Scheibenwischer besitzen einen ordentlichen Wirkungsbereich.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn nachts zufriedenstellend aus, das bessere Xenon-Licht ist leider nur für die Ausstattungsvariante SPORT erhältlich.

⊕ Dank kompakter Außenmaße lassen sich die Karosserieenden gut einsehen bzw. abschätzen. Die Außenspiegel bieten ein ordentliches Sichtfeld nach hinten und sind serienmäßig beheizt. Dank des Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen.

⊖ Niedrige Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante schlecht wahrnehmen. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus. Rückfahrwarner oder eine Rückfahrkamera gibt es nur im Zubehör gegen Aufpreis. Abbiege- und Kurvenlicht sind für den Swift nicht erhältlich.

2,7 Ein-/Ausstieg

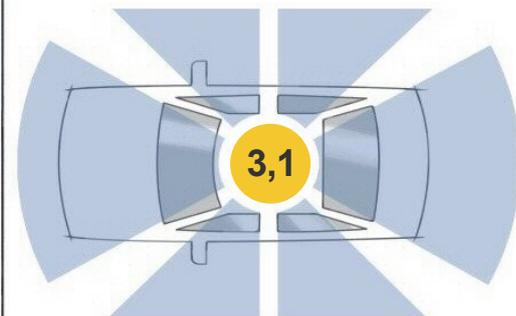
Die Türen lassen sich dank des schlüssellosen Zugangs (serienmäßig beim Komfort) mittels Tasten an den Türgriffen öffnen. Etwas nervig ist, dass man den Taster an der Fahrertür zweimal betätigen muss, damit das ganze Fahrzeug entriegelt wird. Das Öffnen und Schließen wird mittels Blinker und Warnton bestätigt. Die Schweller liegen tief, wodurch man die Füße nicht zu weit anheben muss, allerdings ist der Abstand zwischen der Schweller- und Sitzaußenkante groß. Der Fahrersitz ist in durchschnittlicher Höhe angeordnet. Der Türausschnitt ist recht hoch, das Dach stört nicht beim Ein- und Aussteigen. Haltegriffe am Dachhimmel sind über allen Sitzplätzen vorhanden. Nach hinten gelangt man trotz der fehlenden Türen noch akzeptabel, allerdings besitzt nur der Beifahrersitz eine Einstiegshilfe - auch der Fahrersitz sollte mit einer Einstiegshilfe ausgestattet sein.

⊖ Die Türrastungen sind zu schwach dimensioniert, um die Türen an Steigungen zuverlässig offen zu halten. Zudem sind die Rastungen mit nur zwei Haltepositionen zu grob - dadurch sind die Türen bereits in der ersten Position weit geöffnet. Eine Einstiegsbeleuchtung, die nach dem Aussteigen den Bereich vor dem Fahrzeug beleuchtet, gibt es nicht.

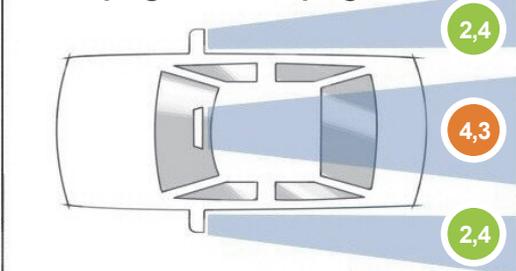
3,9 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich gering aus. Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil nur 195 Liter. Baut man diese aus und belädt den Kofferraum bis unter das Dach, lassen sich 250 Liter verstauen. Dann passen nur zwei handelsübliche Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehne um und belädt das Ladeabteil bis zur Fensterunterkante, passen bis zu 470 Liter in den Kofferraum. Nutzt man das gesamte Volumen und stapelt bis unters Dach gehen immerhin 785 Liter hinein.

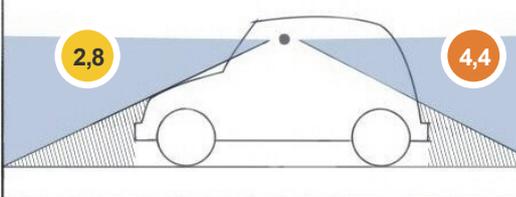
Rundumsicht



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



Der Kofferraum mit 195 l Volumen fällt selbst in dieser Fahrzeugklasse recht klein aus.

3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, zum Schließen gibt es innen eine Griffmulde. Die Klappe könnte allerdings weiter aufschwingen, da nur Personen bis zu einer Größe von etwas über 1,80 m Platz darunter finden. Die Ladeöffnung fällt recht hoch aus, besitzt aber nur eine durchschnittliche Breite. Kofferraumbreite und -höhe fallen zufriedenstellend aus. Bei der Rücksitzlehne liegende Gegenstände sind aufgrund der geringen Kofferraumtiefe gut erreichbar.

⊖ Die Ladekante liegt rund 79 Zentimeter über der Fahrbahn und rund 27 Zentimeter über dem Kofferraumboden - dadurch muss das Ladegut sowohl zum Ein- als auch zum Ausladen weit angehoben werden. Große Personen sollten auf den Kopf achten, da dieser am abstehenden Heckklappenschloss gestoßen werden kann. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne stört eine Stufe am Boden, die das Durchschieben von Gegenständen erschwert. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität fällt zufriedenstellend aus. Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Das ist ohne großen Kraftaufwand möglich, allerdings gestaltet sich das Zurückklappen umständlich, da die Lehnen aufgrund der fehlenden Fondtüren nicht gut zugänglich sind.

⊖ Kleine Gepäckstücke können nicht im Kofferraum gegen Verrutschen gesichert werden. Es fehlen sowohl Ablagen als auch Zurrösen. Immerhin ist unter dem Kofferraumboden etwas Platz (15 l) für kleine Utensilien. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehne können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

3,0 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Cockpit des Swift ist recht übersichtlich gestaltet und lässt sich bereits nach kurzer Eingewöhnung einfach bedienen. Einzig das optionale Audio-/Navigationssystem (Zubehör: Pioneer AVIC-F960DAB) mit 6,1-Zoll Touchscreen erfordert eine präzise Betätigung, da die Schaltflächen teilweise recht klein sind.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und auch die Pedale sind ordentlich angeordnet. Der Schalthebel ist gut erreichbar, könnte insgesamt aber etwas höher und damit näher am Lenkrad liegen. Der beleuchtete Start-/Stopp-Knopf ist gut erreichbar im Armaturenbrett positioniert, wird aber leicht vom Lenkrad verdeckt. Die Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind klar gezeichnet. Im Multifunktionsdisplay zwischen den Rundinstrumenten werden u. a. der Momentan- und Durchschnittsverbrauch angezeigt. Die Bedienung des Bordcomputers ist jedoch nicht ideal, da die Bedienelemente hinter dem Lenkrad am Kombiinstrument sind. Das Licht wird am Blinkerhebel manuell oder alternativ vom serienmäßigen Lichtsensor aktiviert. Die Nebelschlussleuchte wird ebenfalls am Blinkerhebel eingeschaltet, für die Nebelscheinwerfer gibt es links im Armaturenbrett einen extra Schalter. Die Scheibenwischer vorn besitzen eine einstellbare Intervall- und eine Dauerschaltung sowie eine Tippfunktion. Der serienmäßige Tempomat wird am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer gewarnt. Das optionale Audio-



Die Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität des Innenraums sind zufriedenstellend und bieten noch immer Raum für Optimierungen.

/Navigationssystem ist gut in der Höhe positioniert. Alternativ kann das Audiosystem auch am Lenkrad bedient werden. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist übersichtlich gestaltet, es könnte aber ein Stück höher liegen. Der Heckscheibenheizungsschalter ist groß und die Heizung wird nach einer gewissen Zeit zugunsten des Kraftstoffverbrauchs automatisch abgeschaltet. Die Schalter der elektrischen Fensterheber sind gut erreichbar, eine Automatikfunktion besitzt aber nur der Fahrerseitige - die Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen. Die Schalterbeleuchtung ist zufriedenstellend, wichtige Bedienelemente sind auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn geht die Anzahl an Ablagen in Ordnung. Es gibt Türfächer und mehrere kleinere Ablagen, ein größeres geschlossenes Fach fehlt aber. Im Fond gibt es Lehnentaschen und kleine Ablagefächer in den Seitenverkleidungen.

⊖ Es fehlt eine Kontrollanzeige für das Abblendlicht, daher ist der Lichtstatus nicht klar erkennbar. Das Handschuhfach ist recht klein und unbeleuchtet. Der beifahrerseitige elektrische Fensterheber hat keinen Einklemmschutz. Der Status der Nebelscheinwerfer wird nur im Schalter und nicht im Kombiinstrument angezeigt. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Auch die Gurte sind recht weit hinten angelenkt und dadurch nicht optimal erreichbar. Die Lehne lässt sich nur grob einstellen, eine Feinjustierung, wie sie mit einem Drehrad realisiert werden könnte, ist nicht möglich. Die Innenraumbeleuchtung ist spärlich, hinten gibt es keine Lampen.

2,7 Raumangebot vorne*

Vorn finden Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m genügend Beinfreiheit, die Kopffreiheit ist etwas üppiger bemessen. Die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich akzeptabel aus. Das Raumempfinden geht dank der großen Scheibenflächen in Ordnung.

4,1 Raumangebot hinten*

⊖ Im Fond ist das Platzangebot knapp bemessen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m Größe eingestellt, finden hinten nur Passagiere bis zu einer Größe von 1,70 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit fällt auch im Fond etwas großzügiger aus. Die Innenraumbreite entspricht dem Klassendurchschnitt. Das Raumempfinden ist zufriedenstellend. Es wird durch die direkt neben dem Kopf platzierten C-Säulen etwas gemindert.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Swift werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität mit der geteilt klappbaren Rücksitzlehne ausreichend.

3,0 KOMFORT

2,7 Federung

Der Swift ist in Verbindung mit dem "Eco+ Paket" um ca. 10 mm tiefergelegt. Die Feder-/Dämpferabstimmung ist Suzuki insgesamt zufriedenstellend gelungen.

Lange Fahrbahnwellen bringen den Swift nicht aus der Ruhe und auch Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie bei dynamischen Lenkvorängen fallen nicht ausgeprägt aus. Kurze Fahrbahnwellen und Querfugen dringen allerdings recht deutlich bis zu den Insassen durch. Auf unebenen Fahrbahnbelägen zeigt der Kleinwagen auch ein gewisses Stuckern, das den Swift nervös wirken lässt. Kleinere Einzelhindernisse werden zufriedenstellend von den Insassen ferngehalten, gröbere schlagen aber kräftig durch. Kopfsteinpflaster wird deutlich aber nicht zu unangenehm im Innenraum wahrgenommen. Der Langsamfahrkomfort geht in Ordnung, aber auch dann sind es die kleinen Unebenheiten, die etwas Unruhe ins Fahrzeug bringen.

2,7 Sitze

- + Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe, nicht aber in der Neigung einstellen. Die Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert und bieten einen akzeptablen Seitenhalt. Die Lehnen besitzen eine gute Höhe, die Flächen könnten aber etwas länger ausfallen. Insgesamt finden Fahrer unterschiedlicher Statur eine bequeme Sitzposition. Der Fahrer kann seinen linken Fuß abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Polsterung ist vorn wie hinten angenehm, die Atmungsaktivität stellt zufrieden.
- Dem Beifahrersitz fehlt sowohl eine Höhen- als auch eine Neigungseinstellung. Lordosenstützen gibt es nicht. Im Fond sind sowohl die Lehnen als auch die Sitzflächen nur wenig ausgeformt und bieten dadurch recht wenig Halt. Die Sitzposition geht in Ordnung, jedoch dürften die Oberschenkel etwas mehr aufliegen.

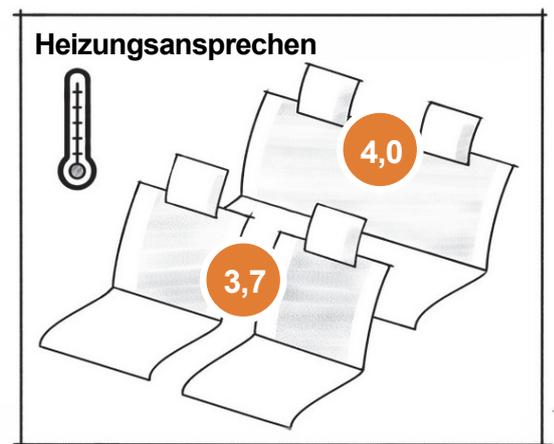
3,2 Innengeräusch

Das Innenraumgeräusch liegt auf durchschnittlichem Niveau. Der gemessene Pegel beträgt bei 130 km/h 71,7 dB(A). Das Motorgeräusch ist im niedrigen Drehzahlbereich unter Last und auch im mittleren Bereich recht deutlich zu vernehmen. Windgeräusche sind ebenfalls recht deutlich im Innenraum hörbar, besonders bei höheren Geschwindigkeiten. Fahrgeräusche werden nicht zu stark im Innenraum wahrgenommen, wenn auch gelegentlich ein Achspoltern im Innenraum zu vernehmen ist.

3,7 Klimatisierung

Der Swift Comfort ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Temperatur und Luftverteilung lassen sich aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen einstellen. Im ADAC Heizungstest dauert es sowohl vorn als auch hinten recht lange, bis angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen.

- Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht öffnen.



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

3,0 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen landet der Swift 1.2 Eco+ im Klassenmittelfeld. Der 1,2-l-Vierzylinder leistet 90 PS (bei 6.000 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von 120 Nm (bei 4.400 1/min). Die Elastizitätswerte des Motors sind in den zwei größten Gängen damit nur ausreichend.

Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Suzuki im vierten Gang 14,7 Sekunden und im fünften Gang 20,3 Sekunden. Den simulierten Überholvorgang (60 auf 100 km/h) absolviert der Swift in akzeptablen 7,6 Sekunden (2./3. Gang).

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Ottomotors ist insgesamt zufriedenstellend. Leichte Vibrationen sind dauerhaft und unter Last auch deutlicher sowohl an den Pedalen als auch am Lenkrad zu spüren. Dröhngeräusche erzeugt das Aggregat im unteren Drehzahlbereich unter Last. Bei mittleren Drehzahlen dröhnt es auch im Schubbetrieb.

2,8 Schaltung

⊕ Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich ordentlich einlegen. Die Schaltwege sind kurz, so dass sich auch schnelle Schaltvorgänge realisieren lassen, wenn auch der Schaltwiderstand dann etwas größer ausfällt. Die Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, wird sie allerdings unsensibel betätigt, ruckelt es leicht im Antriebsstrang. Das beim Comfort (nur bei Schaltgetriebe) serienmäßige Start-Stopp-System arbeitet einwandfrei, wird der erste Gang allerdings während der Stopp-Phase eingelegt, springt der Motor beim Betätigen der Kupplung nicht an, hierfür muss der Gang erst wieder heraus genommen und die Kupplung erneut betätigt werden - ein manueller Motorstart ist aber nicht notwendig.

⊖ Der Rückwärtsgang ist unüblich rechts hinten angeordnet und nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert. Nur ein direktes Schalten vom Fünften in den Rückwärtsgang ist nicht möglich. Wird der Rückwärtsgang eingelegt, solange das Fahrzeug noch nach vorn rollt, kracht es im Getriebe. Eine Berganfahrhilfe, die beim Losfahren an Steigungen ein Zurückrollen des Fahrzeugs verhindern könnte, ist für den Swift nicht erhältlich.

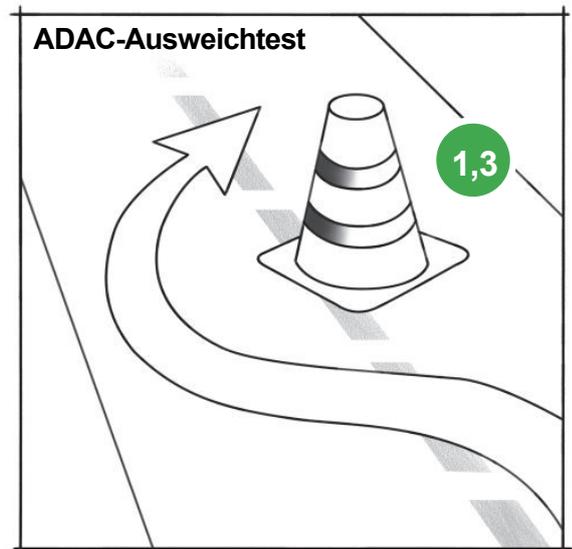
3,5 Getriebeabstufung

Das Fünfganggetriebe ist insgesamt zufriedenstellend abgestuft, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung hat Suzuki zugunsten der Fahrleistungen kurz gewählt, wodurch der Motor im größten Gang bei Tempo 130 mit hohen 3.800 1/min dreht. An Steigungen muss man bei höheren Geschwindigkeiten jedoch gelegentlich einen Gang zurück schalten, wenn man das Tempo halten möchte.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Swift Eco+ Comfort ist gut. Der Kleine reagiert sicher auf plötzliche Lenkimpulse, das Heck zeigt zwar eine leichte Nachschwingtendenz, der Suzuki stabilisiert sich aber schnell wieder und im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP). Spurrillen haben Einfluss auf die Richtungsstabilität, da der Kleinwagen diesen leicht nachläuft. Im ADAC Ausweichtest kann der Swift ein sehr gutes Ergebnis einfahren. Der Kleinwagen quittiert den ersten Lenkimpuls mit einem leicht drängenden Heck, wird aber vom effektiv regelnden ESP schnell wieder stabilisiert. Im weiteren Verlauf lässt sich der Swift neutral durch den Parcours manövrieren. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt der Swift ein untersteuerndes Verhalten. Hebt man das Gaspedal in Kurven, so dass ein Lastwechsel entsteht, drückt der Suzuki mit dem Heck nach, im Bedarfsfall regelt aber auch dann das ESP zuverlässig. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle beim Anfahren, in dem sie zum Durchdrehen neigende Antriebsräder abbremst.



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.

2,9 Lenkung*

Die Lenkung spricht gut auf Lenkbefehle an, es werden aber leicht verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer recht wenig Fahrbahnkontakt und könnte zudem stärker zentrieren - dadurch sind speziell bei geringen Lenkwinkeln Korrekturen notwendig. Bei größeren Lenkwinkeln ist die Rückmeldung etwas besser. Zum Rangieren sind weder ein hoher Kraft- noch Kurbelaufwand notwendig, von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,3 Metern im Klassenvergleich groß aus. Bei starker Beschleunigung zeigt sich die Lenkung nicht frei von Antriebseinflüssen.

3,3 Bremse

Die Bremse des Swift spricht gut an und lässt sich ordentlich dosieren, die Bremswirkung könnte aber deutlich besser ausfallen. Der Suzuki steht nach einer Vollverzögerung aus 100 km/h erst nach 40,6 Metern (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiPremiumContact 2E, 185/55 R16 93V). Ein Nachlassen der Bremswirkung konnte auch beim mehrmaligem Bremsen nicht festgestellt werden. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist gut.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung des Swift fällt überschaubar aus. Der Suzuki ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm sowie einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Vollverzögerungen das maximale Bremspotenzial zu nutzen. Ab Werk besitzt der Swift zudem eine Reifendruck-Kontrollanzeige, die den Fahrer warnt, wenn ein Reifen Luft verliert. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit betätigter Kupplung gestartet werden kann.

⊖ An den Türinnenseiten fehlen Rückleuchten oder Strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen könnten. Die Blinker funktionieren nicht bei eingeschalteter Warnblinkanlage, dadurch ist eine Richtungsänderungsanzeige beim Abschleppen nicht ohne Weiteres möglich.

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Swift ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn, durchgängigen Kopfairbags und einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Die vorderen Gurte besitzen sowohl Gurtstraffer als auch -kraftbegrenzer. Beim ADAC Crashtest erhält der Swift 94 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test 08/2010). Vorn reichen die Kopfstützen nur für Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m. Sie liegen aber nah am Kopf und können dadurch gut wirken. Im Fond bieten die ebenfalls nah am Kopf liegenden Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von knapp 1,70 m guten Schutz. Die Vorderen werden ermahnt sich anzuschnallen. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall vorteilhaft sein.

⊖ Dem Fahrer wird der Anschnallstatus der hinten Sitzenden nicht angezeigt und er wird auch nicht informiert, wenn sich jemand während der Fahrt abschnallt. Warndreieck und Verbandskasten haben keinen speziellen Halter und können dadurch im Notfall schlecht erreichbar sein, wenn sie beispielsweise unter dem Kofferraumboden untergebracht sind. Zur Ladungssicherung fehlen Zurrösen im Kofferraum.

Kindersicherheit

⊕ Der Swift schneidet bei der Kindersicherheit gut ab. Beim ADAC Crashtest erhält der Suzuki 82 Prozent (Test 08/2010) der möglichen Punkte. Auf den zwei Fondplätzen können Kindersitze mittel Isofix-Halterungen sicher montiert werden - das System lässt sich auch ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen. Alternativ lassen sich Rückhaltesysteme vorn rechts sowie hinten auch mit den langen Gurten befestigen. Die Schösser sind stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Die Gurtanlenkpunkte liegen optimal und besitzen einen großen Abstand zueinander. Hohe Kindersitze lassen sich vorn rechts problemlos und im Fond gerade so montieren. Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig deaktivieren. Laut Bedienungsanleitung sind universelle Kindersitze aller Altersgruppen vorn wie hinten erlaubt.

⊖ Aufgrund der fehlenden Türen ist die Zugänglichkeit nach hinten und somit die Montage der Kindersitze beschwerlich. Das Polster ist im Fond recht weich, was eine lagestabile Montage erschwert.

2,6 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erhält der Swift (Test 08/2010) 62 Prozent der möglichen Punkten. Die äußeren Bereiche des Stoßfängers und die gesamte Vorderkante der Motorhaube sind zu aggressiv gestaltet. Entschärft sind hingegen die mittleren Bereiche des Stoßfängers und der Motorhaube.

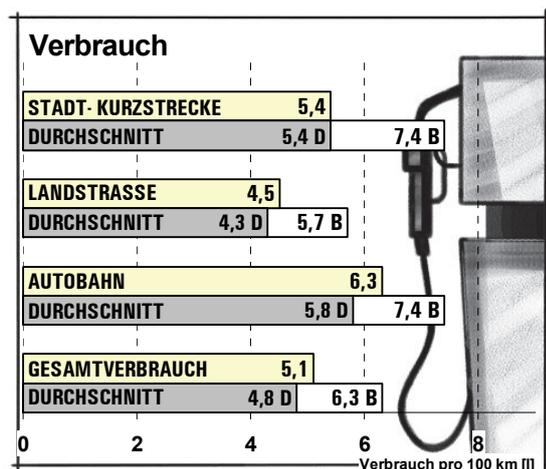
2,2 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

In diesem Kapitel erhält der Suzuki Swift 1.2 Eco+ Comfort mit einer CO2-Bilanz von 140 g/km 31 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,1 Liter Super auf 100 Kilometer. In der Stadt verbraucht der Kleine 5,4 l/100 km und im Außerortsteil 4,5 l/100 km. Auf der Autobahn genehmigt sich der Swift 6,3 l/100 km.

1,5 Schadstoffe

⊕ In diesem Kapitel des Ecotests erreicht der Swift ein gutes Ergebnis. Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt gering aus - der Lohn sind 45 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO2-Punkten kommt der kleine Japaner auf 76 Punkte, das entspricht vier von fünf Sternen im EcoTest.



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

2,9 AUTOKOSTEN

3,6 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch durchschnittlich ausfällt, der Swift aber das etwas teurere Super-Benzin benötigt, liegen die Betriebskosten im hinteren Klassenmittelfeld.

3,8 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.

3,6 Wertstabilität*

Dem Swift wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein mittelmäßiger Restwertverlauf prognostiziert. Gegen Ende des Kalkulationszeitraums wird mit einem völlig neuen Modell gerechnet, was sich negativ auf den Restwertverlauf des aktuellen Modells auswirkt.

3,0 Kosten für Anschaffung*

Der Anschaffungspreis liegt beim dreitürigen Swift 1.2 Eco+ Comfort mit 15.690 Euro im Klassenmittelfeld. Immerhin zeigt sich der Suzuki umfangreich ausgestattet. Ein schlüsselloses Zugangssystem, ein Lichtsensor und eine Klimaautomatik gehören zum Serienumfang. Dem Stand der Technik entsprechende Assistenzsysteme wie ein City-Notbremssystem oder eine Kollisionswarnung sowie ein Xenonlicht sind für die getestete Ausstattungsvariante nicht erhältlich.

3,2 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen im durchschnittlichen Bereich. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt nur 36 Euro, allerdings zeigt sich der Swift teuer in der Versicherung. Während die HaftpflichtEinstufung noch akzeptabel ausfällt, fallen Teil- und Vollkaskoeinstufungen ungünstig aus (KH: 15; TK: 21; VK: 20).

2,3 Monatliche Gesamtkosten*

+ Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich niedrig aus.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 Eco+	1.2	1.6 Sport
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	4/1242	4/1586
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	69 (94)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	120/4400	118/4800	160/4400
0-100 km/h[s]	12,3	12,3	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	165	195
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,4 S	5,0 S	6,4 S
CO2 [g/km]	100	116	147
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/21	15/20/21	14/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	36	68	136
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	447	406	548
Preis [Euro]	15.690	11.190	18.990

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1242 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	120 Nm
bei	4400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R16T
Reifengröße (Testwagen)	185/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,4/4,5/6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	100 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	140 g/km
Innengeräusch 130km/h	71,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3850/1695/1500 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1975 mm
Leergewicht/Zuladung	990 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	195 l/470 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1000 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	42 l
Reichweite	820 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	95 Euro
Monatlicher Wertverlust	192 Euro
Monatliche Gesamtkosten	447 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/21
Grundpreis	15.690 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

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

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	ab 420
Nebelscheinwerfer	Serie
° im Testwagen vorhanden	

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen