



Suzuki Celerio 1.0 Comfort

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (50 kW / 68 PS)

Mit einer Länge von nur 3,60 Metern entpuppt sich der neue Celerio als geräumiges Stadtauto. Der Kofferraum fasst für einen Kleinwagen durchaus lobenswerte 220 Liter - klappt man die Rückbank um, können sogar bis zu 955 Liter verstaut werden. Der Kofferraum kann somit auch mal für sperriges Gepäck genutzt werden. Im Innenraum findet man dank der großen Fensterflächen und guten Innenbreite ein angenehmes Raumgefühl vor, und die übersichtliche Karosserie ist gut abschätzbar. Mit einem Wendekreis von rund 10,3 Metern und der sehr indirekten Lenkübersetzung kann der Celerio aber dennoch nicht mit der Wendigkeit vieler anderer Kleinwagen mithalten. Dank großer Türausschnitte klappt das Ein- und Aussteigen problemlos, und das aufs Wesentliche reduzierte Cockpit erfordert keine allzu große Eingewöhnung. Schlecht bestellt ist es dagegen um den Fahrkomfort. Lange Strecken werden durch die unbequemen Sitze, den lauten Motor, die gefühllose Lenkung und das ruppige Fahrwerk zur Qual. Der 68-PS-Benzinmotor wirkt durch die kurze Übersetzung und den rauen Klang subjektiv zwar spritzig. Die tatsächlich gemessenen Fahrleistungen sind aber ebenso nur Mittelmaß, wie der Verbrauch, der im EcoTest bei durchschnittlich 5,0 l/100 km liegt. Empfehlenswerter sollte daher der modifizierte Benzinmotor im "Eco+"-Paket sein. Dann gibt es u.a. auch ein Start-Stopp-System. Das "Eco+"-Paket ist leider nicht für die getestete Ausstattung erhältlich, sondern nur für die günstigere Club-Variante. In der Summe überzeugt der Celerio 1.0 Comfort mit einem akzeptablen Grundpreis von 11.490 Euro als geräumiges Stadtauto. Dennoch fehlt es ihm durchweg an Feinschliff, wodurch es insgesamt nur zu einem befriedigenden Gesamtergebnis reicht. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Fiat Panda, Hyundai i10, Kia Picanto, VW up!.

- +** kompakte und übersichtliche Karosserie, einfacher Ein- und Ausstieg, gutes subjektives Raumgefühl, relativ großer Kofferraum
- mäßiger Fahrkomfort, unbequeme Sitze, schlechter Geradeauslauf, unpräzise und gefühllose Lenkung, durchzugsschwacher Motor, Schwächen beim Insassenschutz (ADAC Crashtest)



ADAC-URTEIL

2,9 AUTOTEST

2,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

1,8 Stadtverkehr

2,5 Senioren

3,2 Langstrecke

3,6 Transport

3,6 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Verarbeitung

Mit dem Celerio bietet Suzuki nun einen Kleinwagen an, der weitgehend auf Praktikabilität setzt. Das Design ist unaufgeregt und nüchtern gestaltet. Die Verarbeitungsqualität kann dabei nur wenige Glanzpunkte setzen. Es gibt zwar einige Details die durchaus gefallen (etwa die gut versiegelten Blechkanten an Türen und Klappen), doch in der Summe findet man zu viele Nachlässigkeiten, welche den Qualitätseindruck schmälern. So ist die Tankklappe scharfkantig, viele nicht im direkten Sichtfeld befindlichen Teile sind lediglich grundiert (z.B. Innenseite der Motorhaube und Motorraum) und die Spaltmaße sind teils sehr groß. Der Kofferraum ist zwar vollständig verkleidet, doch auch hier stören schlecht verarbeitete Anbauteile. So besteht der Kofferraumboden aus billigen Materialien und der Einsatz in der Ersatzradmulde, in der das Bordwerkzeug verstaut ist, besteht aus einfachstem Styropor. Die Seitenverkleidungen im Kofferraum sind sehr kratzempfindlich. Der Innenraum ist sachlich gestaltet und wird von harten Kunststoffen dominiert, die sich billig anfühlen, aber dennoch zufriedenstellend verarbeitet sind. Die Türschweller sind zufriedenstellend gegen Verschmutzung abgedichtet, es fehlen aber Schwellerschutzleisten.

⊖ Der Unterboden ist stark zerklüftet, nur mäßig konserviert und der Motorraum von unten nicht gegen Verschmutzung geschützt. Der Hebel für die Tankdeckel-Entriegelung liegt ungünstig im Innenraum (Hebel im Fahrerfußraum). Der Tankstutzen besitzt keinen Fehlbetankungsschutz, dadurch kann der Celerio versehentlich mit Diesel anstatt Benzin betankt werden. Die Motorhaube wird nur durch einen Haltestab offen gehalten, eine Gasdruckfeder wäre besser. Die Stoßfänger sind einteilig und durchgehend lackiert, was bei leichten Parkremplern schnell erhöhte Reparaturkosten verursachen kann. An den Türen gibt es keine Schutzleisten, die den Lack vor kleinen Beschädigungen (z.B. durch Parkrempler oder unvorsichtig geöffnete Türen) schützen würden.

Alltagstauglichkeit

Der serienmäßig mit vier Türen ausgestattete Suzuki Celerio bietet mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmälere Notsitz hinten in der Mitte eine zufriedenstellende Alltagstauglichkeit. Der Kraftstofftank fasst 35 Liter, was mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 700 km ermöglicht (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Schlecht bestellt ist es um die Transporteigenschaften. Die zulässige Zuladung liegt bei mäßigen 420 kg, die erlaubte Anhängelast beträgt vernachlässigbare 400 kg (gebremst und ungebremst) und die zulässige Dachlast gibt Suzuki erst gar nicht an. Die maximale Stützlast liegt bei 40 kg - damit lässt sich auf einer Anhängerkupplung auch mal ein Fahrradträger montieren. Für schwere Fahrräder (z.B. E-Bikes) ist die Stützlast aber zu gering.

⊕ Dank der kompakten Abmessungen fällt die Stadttauglichkeit des nur 3,60 m langen Celerio gut aus. Vor allem die geringe Fahrzeugbreite von lediglich 1,85 m (inkl. Außenspiegel) ist im engen Stadtverkehr ein echter Vorteil. Obwohl im Celerio lediglich ein Reifenreparaturset verbaut ist, findet man im Kofferraum einen Wagenheber und Bordwerkzeug, um auch mal einen Reifenwechsel selbst durchführen zu können.

⊖ Im Celerio gibt es lediglich ein Reifenreparaturset. Ein Ersatzrad ist nicht lieferbar.

Sicht

Die Rundumsicht des Celerio ist zufriedenstellend. Die Kopfstützen im Fond lassen sich bei Nichtgebrauch nach unten stellen und die Dachsäulen sind nicht all zu breit.

Dadurch fallen die Sichtbehinderungen nach hinten nicht zu groß aus. Aber auch die vorderen Dachsäulen schränken die Sicht beim Abbiegen nicht zu stark ein. Der Fahrer sitzt in zufriedenstellender Höhe, wodurch das Verkehrsgeschehen ordentlich überblickt werden kann. Die Unterkante der Heckscheibe liegt verhältnismäßig hoch, dadurch lassen sich Objekte direkt hinter dem Fahrzeug allenfalls akzeptabel erkennen. Sowohl der Innen- als auch die Außenspiegel bieten ein ordentliches Sichtfeld auf den rückwärtigen Verkehr. Die Scheibenwischer sorgen für ein zufriedenstellendes Wischergebnis. Bei höheren Geschwindigkeiten rubbeln die Wischer jedoch (es sind keine modernen Flachbalkenwischer verbaut) und die Scheibenränder könnten ebenfalls großzügiger von Wasser und Schmutz befreit werden. Die Halogenscheinwerfer mit nicht mehr ganz moderner H4-Technik sorgen für keine besonders gute Fahrbahnausleuchtung. Das Abblendlicht leuchtet inhomogen und ist auch nicht besonders hell. Das verbaute Tagfahrlicht greift ebenfalls auf Halogenlampen zurück. LED-Tagfahrlicht gibt es nur bei Wahl des Eco+ Pakets, das für die Comfort-Ausstattung aber nicht erhältlich ist.

⊕ Sowohl das Fahrzeugheck als auch die Motorhaube sind gut einsehbar. Damit kann mit dem Kleistwagen auch auf engem Raum problemlos rangiert werden.

⊖ Für den Celerio gibt es keine sichtverbessernden Systeme. Weder Einparkhilfen, noch ein besseres Lichtsystem sind erhältlich. Einen automatisch abblendenden Innen- oder Außenspiegel gibt es ebenfalls nicht. Die Außenspiegel besitzen auch keine zusätzlichen asphärischen Bereiche zur Reduzierung des toten Winkels und sind nicht einmal gegen Aufpreis beheizbar. Das kann im Winter ein echtes Sicherheitsrisiko darstellen. Das sehr helle, rot hinterleuchtete Display im Kombiinstrument kann sich bei Nacht stark in der linken Seitenscheibe spiegeln.

2,3 Ein-/Ausstieg

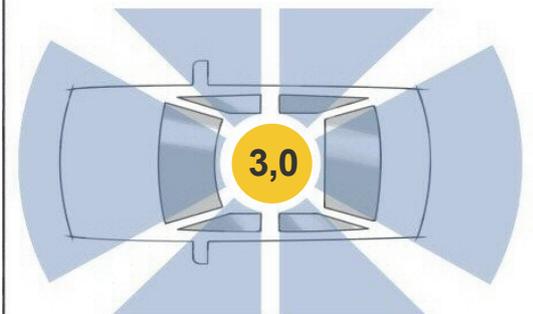
Einen Zentralverriegelung ist in allen Varianten serienmäßig eingebaut. Ab der mittleren Ausstattung "Club" ist eine Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung verbaut. Die Tasten auf der Fernbedienung sind jedoch klein und gleichförmig, wodurch sie leicht verwechselt werden können. Zusatzfunktionen wie das separate Öffnen des Kofferraums oder öffnen/schließen der Fenster gibt es nicht. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten. Sie besitzen aber nur zwei Rastungen - in der ersten Rastung ist die Tür dadurch schon recht weit geöffnet, das kann in engen Parklücken ungünstig sein.

⊕ Die hohen Türausschnitte, der niedrige und schmale Schweller sowie die gute Sitzhöhe sorgen für einen bequemen Einstieg. Auch weniger gelenkige Personen können im Celerio einwandfrei ein- und aussteigen. Dasselbe gilt für den Zustieg in den Fond. Auch hinten sind die Türausschnitte großzügig bemessen und die Sitzbank ist einfach erreichbar.

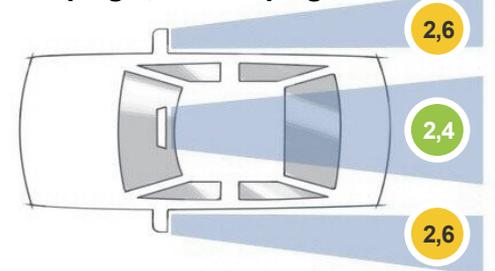


Die Sicht nach hinten wird durch nicht allzu breite Dachsäulen und versenkbaren Kopfstützen erleichtert.

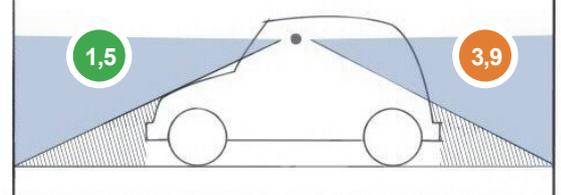
Rundumsicht



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

Über allen Türen, außer der Fahrertür, findet man am Dachhimmel einen Haltegriff, der das Aussteigen zusätzlich erleichtern kann. Man kann sich nicht versehentlich aussperren, da das Fahrzeug nur mit geschlossenen Türen verriegelt werden kann.

⊖ Es gibt keine Nachleuchtfunktion beim Aussteigen (Follow-Me-Home).

1,9 Kofferraum-Volumen*

+ Die Kofferraumgröße des Celerio ist für einen Kleinwagen aller Ehren wert. Standardmäßig passen in den Kofferraum bis zu 220 l (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Abdeckung und belädt das Fahrzeug bis zum Dach, lassen sich bereits 340 verstauen. Dann passen bis zu fünf handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehne um, finden 495 l (bis Fensterunterkante), bzw. 955 l (dachhoch) im Kofferraum Platz.



Der Kofferraum mit 220 l Volumen fällt in dieser Fahrzeugklasse recht üppig aus.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich einfach anheben und über eine Griffmulde recht einfach wieder schließen. Unter der geöffneten Heckklappe finden aber gerade einmal Personen mit knapp über 1,80 m Körpergröße genügend Platz. Sowohl die Ladeöffnung als auch das Kofferraumformat sind für einen Kleinwagen zufriedenstellend. Zudem kann der Celerio dank der geringen Kofferraumtiefe mit einer guten Zugänglichkeit punkten. Da die Ladekante nur rund 68 cm über der Fahrbahn liegt, muss das Gepäck nicht zu weit angehoben werden. Aufgrund des recht niedrigen Gepäckbodens muss man das Gepäck zum Ausladen aber über eine ca. 16 cm hohe Ladekante heben.

⊖ An den seitlichen spitzen Kanten der Heckklappe kann man sich leicht den Kopf stoßen. Der Kofferraum ist nicht beleuchtet. Bei umgeklappter Rücksitzlehne ist der Ladeboden nicht mehr eben - es entsteht eine hohe Stufe, die das Durchschieben von Gegenständen erschwert.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert dabei recht einfach und kann auch von Kofferraum aus erreicht werden. Nicht perfekt ist, dass der an der Dachsäule befestigte Mittelgurt bei umgeklappter Rücksitzlehne mitten im Laderaum hängt und auch nicht ausgehängt werden kann.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Für kleine Utensilien gibt es weder Ablagefächer noch Gepäcknetze. Man findet lediglich einen kaum nutzbaren Kunststoffhaken in der rechten Seitenverkleidung vor, um z.B. eine Einkaufstasche einzuhängen.

3,1 INNENRAUM

3,3 Bedienung

+ Dank der wenigen Funktionen die man im Celerio vorfindet, fällt die Eingewöhnungszeit äußerst gering aus. Die typischen Schalter sind dort angebracht, wo man sie erwartet. Das Radio und Klimabedienteil sind in ordentlich erreichbarer Höhe verbaut und die Funktionen weitgehend verständlich. Auch der große Tacho ist einwandfrei einsehbar, bietet aber tagsüber keinen perfekten Kontrast, da er nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet ist. Nachts ist die weiße Hintergrundbeleuchtung dagegen ideal. Ablagen gibt es vorn wie hinten genügend. Sowohl Ablagefächer als auch Becherhalter findet man vor. Nur Halter für große Wasserflaschen fehlen. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen, der Einstellknubbel ist gut erreichbar in der Türe angeordnet. Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder Heckklappe wird dies dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt (aber nicht die Motorhaube).



Die Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität des Innenraums sind zufriedenstellend und bieten noch viel Raum für Verbesserungen.

- Auch wenn der Celerio grundsätzlich einfach zu bedienen ist, gibt es eine ganze Reihe an Unzulänglichkeiten, die im täglichen Betrieb stören. Auch muss man auf weitgehend sämtliche Komfortfunktionen (z.B. Tempomat oder Navigationssystem) verzichten. Das Lenkrad lässt sich nur in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellen und das Platzangebot rund um die Pedale ist beengt, wodurch man versehentlich an Verkleidungsteilen hängen bleiben oder bei großen Füßen die Abstände zwischen den Pedalen zu gering sein können. Zusammen mit der nur grobrastigen Rückenlehnenverstellung führt das zu keiner ergonomischen Sitzposition, auch wenn der direkt neben dem Lenkrad platzierte Schalthebel ideal zu erreichen wäre. Das Zündschloss ist zufriedenstellend angeordnet, auch wenn es unbeleuchtet ist und die Mittelkonsole etwas im Weg sein kann. Der Scheibenwischer besitzt zwei Wischgeschwindigkeiten, eine Intervallschaltung und eine Antippfunktion. Die Intervallschaltung ist aber nicht einstellbar und ein Regensensor ist nicht erhältlich. Auch einen Lichtsensor sucht man im Celerio vergebens. Der glatte Drehschalter ist im Blinkerhebel untergebracht und nicht perfekt greifbar. Der mechanische Schieberegler für die Umluftfunktion ist schwergängig und die aktuell eingestellte Funktion nicht gut einsehbar. Nicht ideal fällt die Innenraumbeleuchtung aus. Mit nur einer Leuchte vorn wird der Innenraum nur spärlich ausgeleuchtet. Es gibt weder Leseleuchten noch eine separate Beleuchtung für den Fond. Auch die Schalterbeleuchtung ist nicht perfekt. Einige Schalter wie die elektrischen Fensterheber (außer Schalter für Fahrerseite), die Luftdüsenversteller oder das Handschuhfach sind unbeleuchtet. Im Celerio gibt es zwar serienmäßig einen Bordcomputer, doch beinhaltet dieser nur die Grundfunktionen (Reichweite, Momentan- und Durchschnittsverbrauch) und ist zudem äußerst schlecht bedienbar. Der Wähltaster befindet sich im Kombiinstrument, d.h. man muss während der Fahrt durch das Lenkrad oder daran vorbei greifen, um den Bordcomputer zu bedienen. Es gibt insgesamt zu wenig Kontrollleuchten und Anzeigen. Es fehlt ein Zeigerinstrument für die Kühlmitteltemperatur, die digitale Kraftstoffanzeige ist grob gegliedert und auf eine Fahrlichtanzeige muss man verzichten. Die elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung und besitzen bis auf das Fahrerfenster keine Auf-/Abwärtsautomatik. Weitaus schlimmer ist, dass es keinen Einklemmschutz gibt und teils Kräfte von über 300 N wirken können. Die Verletzungsgefahr ist vor allem bei Kindern stark erhöht, falls sich die Hand oder ein Finger beim Schließen zwischen Scheibe und Scheibenrahmen befindet. Die Griffschalen an den Türen sind bei voll geöffneten Türen kaum noch zu erreichen.

2,6 Raumangebot vorne*

Das Raumangebot vorn reicht für rund 1,85 m große Personen. Limitierend ist dabei die Beinfreiheit, die Kopffreiheit würde für weitaus größere Personen ausreichen.

⊕ Dank der großzügigen Kopffreiheit, der üppig dimensionierten Fensterflächen und der für diese Fahrzeugklasse guten Innenbreite findet man insgesamt im Celerio ein angenehmes subjektives Raumempfinden vor.

3,3 Raumangebot hinten*

Dank der guten Innenbreite und der großen Seitenscheiben haben die hinteren Insassen ebenfalls ein recht gutes subjektives Raumgefühl. Nur der beengte Fußraum schränkt das Raumempfinden etwas ein.

⊖ Der enge Fußraum hat auch zur Folge, dass im Fond nur kleine Personen ausreichende Beinfreiheit vorfinden. Sind die Vordersitze ganz nach hinten gestellt (für 1,85 m große Personen), reicht die Beinfreiheit nur noch für rund 1,75 m große Personen. Die Kopffreiheit würde für deutlich größere Mitfahrer ausreichen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,75 m Körpergröße noch ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität fällt beim Celerio ausreichend aus. Die Lehnen der Vordersitze können in Liegeposition gebracht werden und die Rücksitzlehne lässt sich geteilt umlegen.

3,5 KOMFORT

3,0 Federung

Die Feder-Dämpfer-Abstimmung des Suzuki Celerio ist nur zufriedenstellend gelungen. Insgesamt spricht die Federung sehr holprig auf Unebenheiten an und reicht vor allem feine Unebenheiten permanent zu den Insassen durch. Aber auch bei größeren Unebenheiten (z.B. abgesenkte Kanaldeckel) ist die Federung wenig schluckfreudig. Da trotz des straffen Ansprechens sowohl die Aufbaubewegungen als auch die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven nicht besonders gering ausfallen, fühlt sich das Fahrwerk in der Summe wenig harmonisch an. Recht gut fällt der Fahrkomfort bei niedrigeren Geschwindigkeiten in der Stadt aus, was meist auch das Haupteinsatzgebiet des Celerio sein sollte.

3,5 Sitze

Der Sitzkomfort kann im Celerio kaum überzeugen. Positiv fällt lediglich auf, dass der Fahrersitz in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig höhenstellbar ist. Dadurch können Fahrer unterschiedlicher Statur die Sitzhöhe entsprechend anpassen und haben so die Möglichkeit, eine einigermaßen komfortable Sitzposition einzustellen. Durch die geringen Verstellmöglichkeiten des Lenkrads, den schmalen Fußraum und die nachgiebige Fußablage fällt es dennoch schwer, vor allem auf längeren Strecken eine komfortable Sitzposition zu finden.

⊖ Ausgenommen der Höheneinstellung für den Fahrersitz gibt es keine weiteren Einstellmöglichkeiten. Den Beifahrersitz kann man auch nicht gegen Aufpreis mit einer Höheneinstellung ordern und einstellbare Lordosenstützen sucht man ebenfalls vergebens. Die Vordersitze sind so gut wie nicht konturiert und bieten kaum Körperunterstützung. Weder der Rückenbereich noch die Schultern erhalten eine vernünftige Unterstützung. Bei längeren Autofahrten sind Rückenschmerzen somit fast unumgänglich. Da die Seitenwangen der Vordersitze nicht ausgeprägt sind, rutscht man haltlos auf den Sitzen hin und her. Ähnlich mager fällt der Sitzkomfort auf der Rückbank aus. Die Rücksitzlehne bietet keinen Halt, drückt im unteren Bereich und durch die recht geringe Lehnenhöhe haben die Schultern keine Auflage. Immerhin gibt es dank der verhältnismäßig hohen Einbauposition der Rücksitzbank genügend Oberschenkelauflege. Der synthetische Schaumgummi-Sitzbezug fühlt sich luftundurchlässig an, wodurch die Atmungsaktivität der Bezüge eingeschränkt ist.

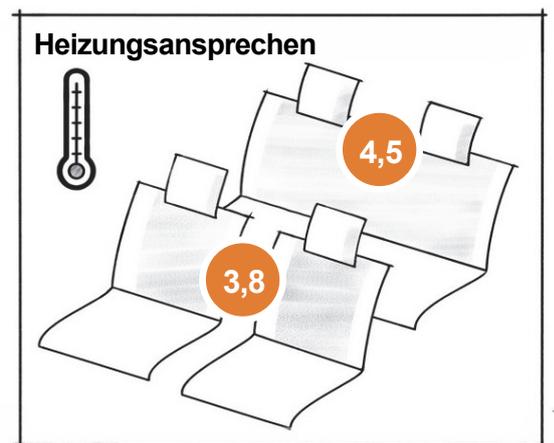
3,7 Innengeräusch

Der Lärmpegel im Innenraum fällt während der Fahrt hoch aus. Bei Tempo 130 liegt der gemessene Geräuschpegel bei rund 72,8 dB(A). Neben den starken Windgeräuschen stört dabei vor allem der rau laufende Motor, der permanent im Innenraum präsent ist. Fährt man schneller als 130 km/h nehmen die Windgeräusche nochmals deutlich zu. Fahrgeräusche sind insgesamt noch zufriedenstellend gedämmt.

4,2 Klimatisierung

Der Suzuki Celerio ist ab der mittleren Ausstattungsvariante "Club" serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage samt Pollenfilter ausgestattet. Eine Klimaautomatik ist für den Kleinstwagen nicht lieferbar.

⊖ Die Temperatur kann nur grob eingestellt und muss oft nachjustiert werden. Die Luftverteilung erfolgt in vorgegebenen Kombinationen. Beim ADAC Heizungstest kann der Celerio 1.0 kaum überzeugen. Schon vorn dauert es lange, bis es im Winter angenehm warm wird. Nochmals deutlich mehr Zeit wird benötigt, bis auch im Fond eine einigermaßen komfortable Innenraum-Temperatur erreicht wird.



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

3,2 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 68 PS starken 1.0 Liter Benzinmotors sind zufriedenstellend. Während sich Überholvorgänge in recht kurzer Zeit absolvieren lassen, zeigt sich der drehmomentschwache Saugmotor bei niedrigen Drehzahlen aber sehr durchzugsschwach. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h absolviert der nur 840 kg schwere Kleinstwagen in rund 8,9 s (gemessen im 2./3. Gang).

⊖ Deutlich träger geht es zu, wenn man nicht zurückschaltet. Im vierten Gang vergehen 18,5 s und im fünften Gang nicht mehr akzeptable 28,8 s bis sich der Celerio von 60 auf 100 km/h gequält hat. Durch die schlechte Elastizität sind vor allem auf der Autobahn häufig Schaltvorgänge nötig um nicht an Vortrieb zu verlieren.

3,5

Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen 1.0-Liter-Dreizylinder-Benziners ist allenfalls zufriedenstellend. Der Motor legt eine äußerst raue Arbeitsweise an den Tag und ist auch aufgrund der recht hohen Drehzahlen, mit denen man meistens unterwegs ist, ständig im Innenraum präsent. Verhältnismäßig angenehm ist das Verhalten dagegen, wenn man bei niedrigen Drehzahlen unter Last fährt. Es geht dann zwar kaum noch etwas voran, es stören aber auch keine lästigen Dröhnfrequenzen.

3,0

Schaltung

Das Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich insgesamt zufriedenstellend schalten. Die Gänge sind zufriedenstellend geführt und lassen sich mit nicht zu hohem Kraftaufwand und recht präzise einlegen. Nur bei schnellen Gangwechseln kann es gelegentlich haken. Die Schaltwege gehen in Ordnung. Der Rückwärtsgang ist rechts hinten angeordnet und nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert. Anfahren klappt dank der recht gut dosierbaren Kupplung auch am Berg weitgehend problemlos.

⊕ Die Schaltpunktanzeige ist einwandfrei einsehbar und hilft dem Fahrer durch Anzeige der idealen Schaltzeitpunkte, möglichst sparsam unterwegs zu sein.

⊖ Dem Rückwärtsgang fehlt eine Synchronisation. Wird er bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug eingelegt, kracht es sehr stark im Getriebe. Ein Start-Stopp-System ist nur bei Wahl des Eco+ Pakets erhältlich, das jedoch nicht in der getesteten Top-Ausstattung zur Verfügung steht, sondern nur bei Wahl der mittleren Ausstattungsvariante "Club". Auch eine Berganfahrhilfe gibt es nur in Verbindung mit dem Eco+ Paket.

3,5

Getriebeabstufung

Die Abstufungen der fünf Vorwärtsgänge passen weitgehend, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge zwischen den Gängen. Ein etwas enger gestuftes Sechsgang-Getriebe wäre aber dennoch vorteilhaft gewesen. Die Gesamtübersetzung ist zwar schon recht kurz gewählt (bei 130 km/h dreht der Motor mit ca. 3.500 1/min), für den durchzugsschwachen Motor mag sie aber trotzdem nicht ganz passen. Der Motor hat schon bei leichten Steigungen seine liebe Not, das Fahrzeug auf Geschwindigkeit zu halten. Häufiges Schalten und Ausdrehen der Gänge ist dadurch fast unumgänglich.

3,1

FAHREIGENSCHAFTEN

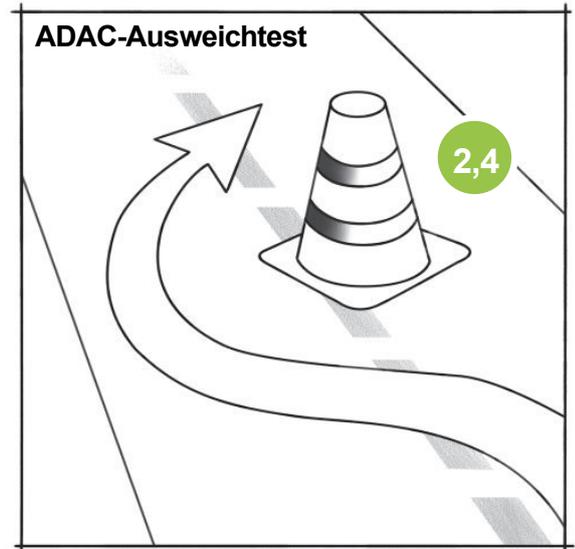
2,9

Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Suzuki Celerio geht in Ordnung. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls spricht das Fahrzeug erst verzögert an, bleibt dabei aber weitgehend problemlos beherrschbar. Bei schnell durchfahrenen Kurven neigt das Fahrzeug recht früh zum Untersteuern. Der Grenzbereich kündigt sich dabei sehr früh an, wodurch immer genügend Sicherheitsreserven vorhanden sind. Geht man in einer schnellen Kurven schlagartig vom Gas, sind etwas ausgeprägte Lastwechselreaktionen vorhanden. Das nachdrängende Heck wird aber sofort durch ESP-Eingriffe wieder stabilisiert. Die Traktion des Fronttrieblers geht in Ordnung. Die Traktionskontrolle greift im Falle eines durchdrehenden Rades recht früh und auch etwas ruppig ein, um den Fahrer zu unterstützen. Eine Differentialsperre gibt es aber nicht.

⊕ Den ADAC Ausweichtest meistert der Celerio zwar nicht besonders sportlich aber stets sicher. Beim Gegenlenken neigt das Fahrzeug zu stärkerem Untersteuern und wird dann sofort durch das vehement und zuweilen auch ruppig eingreifende elektronische Stabilitätsprogramm abgebremst und stabilisiert. Durch den daraus resultierenden hohen Geschwindigkeitsabbau lässt sich der Celerio problemlos wieder in die Ausfahrgasse zurücklenken.

⊖ Nicht überzeugen kann der Geradeauslauf. Die Lenkung stellt kaum zurück, die Mittelstellung ist so gut wie nicht erfüllbar und jede kleine Bodenwelle oder Windböe versetzt das nur 840 kg schwere Fahrzeug. Vor allem bei Autobahnfahrten sind ständige Korrekturen am Lenkrad erforderlich, um mit dem Celerio geradeaus zu fahren. Auf Dauer kann das äußerst anstrengend sein.



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.

4,0 Lenkung*

⊖ Die Lenkung des Celerio bietet insgesamt deutlichen Verbesserungsbedarf. Sie ist sehr indirekt ausgelegt und bietet so gut wie keine Rückmeldung. Vor allem um die Mittellage hat man kaum Lenkgefühl. Lenkbefehle werden nur verzögert umgesetzt und die Lenkung stellt nicht sauber zurück. Das alles hat zur Folge, dass praktisch keine präzise Spurführung möglich ist und ständig leicht korrigiert werden muss. Durch die indirekte Auslegung fällt zudem beim Rangieren der Kurbelaufwand erhöht aus. Um von ganz links nach ganz rechts einzuschlagen, sind rund 3,5 Lenkradumdrehungen notwendig. Das ist für ein Stadtauto ebenso ungünstig, wie der verhältnismäßig große Wendekreis von knapp 10,3 m. Immerhin lässt sich bei all dem Kurbelaufwand das Lenkrad dank Servounterstützung recht leicht drehen.

2,7 Bremse

Der Bremsweg des Suzuki Celerio fällt zwar nicht besonders kurz aus, die Bremsanlage erweist sich aber auch bei hoher Belastung als standfest. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach rund 38,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, Bridgestone Ecopia EP150 79S der Größe 165/65 R14).

⊕ Die Bremse spricht spontan an und lässt sich problemlos dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve geht in Ordnung.

2,7 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Suzuki Celerio ist serienmäßig mit ESP, einem Bremsassistenten und einem indirekt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet - damit erfüllt das Fahrzeug die Mindestanforderung an ein modernes Fahrzeug. Weitere Assistenzsysteme sind aber nicht erhältlich.

⊖ Eine City-Notbremssystem ist nicht erhältlich. Es gibt keine Startsicung, wodurch der Motor auch mit eingelegtem Gang und ohne Kupplungsbetätigung gestartet werden kann. Es sind weder Rückstrahler noch Leuchten in den Türen verbaut, die den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen warnen könnten. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, schaltet sich diese beim Betätigen der Blinker nicht automatisch aus. Dadurch steigt die Unfallgefahr, wenn man z.B. abgeschleppt wird und das Abbiegen anzeigen möchte.

3,1 Passive Sicherheit - Insassen

Der Suzuki Celerio ist in der Basisausstattung lediglich mit Front- und Seitenairbags vorn sowie Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer auf den Vordersitzen ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags gibt es erst ab der mittleren Ausstattungsvariante "Club". Da bei den ADAC Crashtests immer die Basisausstattung getestet wird, erhält das Fahrzeug für die Insassensicherheit nur 61% der möglichen Punkte (Stand: 11/2014). In der Summe reicht es damit bei den ADAC Crashtests nur für drei von fünf möglichen Sternen. Mit vorhandenen Kopfairbags sollten die Crashtestergebnisse insbesondere beim seitlichen Pfahlaufprall deutlich besser ausfallen. Beide Vordersitze sind mit Anschnallerinnerer ausgestattet. Für die Fondinsassen fehlen diese aber.

⊕ Die Kopfstützen vorn lassen sich auch für große Personen bis 1,90 m weit genug nach oben stellen und befinden sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufprall möglichst gut wirken zu können. Lediglich die Kopfstützenbreite ist nicht optimal. Sie sollten noch etwas breiter sein.

⊖ Hinten sind die Kopfstützen dagegen weitgehend wirkungslos. Sie sind zu wenig nach oben ausziehbar und bieten somit allenfalls Personen bis 1,55 m einen guten Schutz. Zudem sind sie recht weit vom Kopf entfernt angeordnet. Weder für das Warndreieck noch für den Verbandskasten gibt es fest definierte Halterungen im Fahrzeug, wodurch diese unter Umständen im Notfall nicht schnell genug erreicht werden können. Es fehlen Zurrösen, um schweres Gepäck im Kofferraum fixieren zu können.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht das Fahrzeug bei der Kindersicherheit noch gute 74% der möglichen Punkte. Die hinteren Außensitze eignen sich gut zum Befestigen von Kindersitzen. Sie können mittels Isofix und Ankerhaken problemlos befestigt werden, da die Isofix-Haken gut zugänglich sind. Die Rückbank ist dank der hinteren Türen einwandfrei zugänglich und die fest fixierten Gurtschlösser sind gut zu erreichen. Die Gurte sind lang und die Gurtanlenkpunkte an den äußeren Rücksitzen ideal. In der Summe lassen sich Kindersitze auf den äußeren Rücksitzen auch mit den Fahrzeuggurten weitgehend problemlos montieren. Hohe Kindersitze können dank der hohen Dachlinie ebenfalls problemlos eingebaut werden. Laut Betriebsanleitung sind auf den äußeren Rücksitzen alle Kindersitzklassen erlaubt. Auch der Beifahrersitz eignet sich gut zum Befestigen von Kindersitzen, da die Beifahrerairbags mittels Schlüsselschalter abschaltbar und die Gurtanlenkpunkte optimal sind.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist aufgrund der sehr ungünstigen Sitzform und der schlecht angeordneten Gurtanlenkpunkte nicht für Kindersitze geeignet und laut Betriebsanleitung dafür auch nicht freigegeben. Drei Kindersitze nebeneinander hätten auf der Rückbank aber ohnehin keinen Platz. Die elektrischen Fensterheber besitzen keinen Einklemmschutz. Die Kindersicherung der Fondtüren kann von Kindern zu einfach deaktiviert werden.

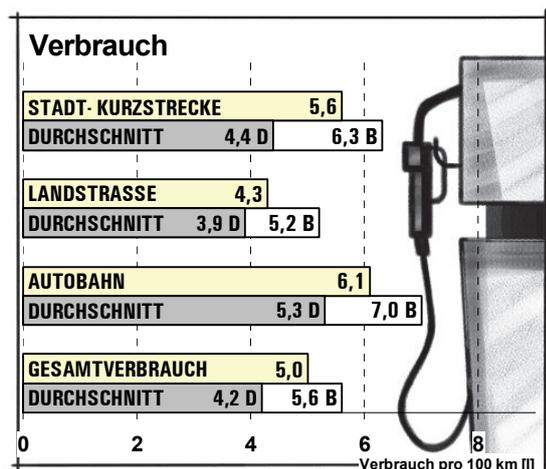
2,3 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz des Celerio fällt gut aus. Bei den ADAC Crashtests erhält er hierfür gute 68% der möglichen Punkte. Nur der Windschutzscheibenrahmen sowie die Vorderkante der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet und bergen dadurch ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂*

Der Suzuki Celerio schneidet mit dem Basismotor im CO₂-Kapitel des ADAC EcoTest zufriedenstellend ab. Es wurde ein Durchschnittsverbrauch von 5,0 l/100 km ermittelt. Für die CO₂-Bilanz von 136 g/km erhält das Fahrzeug 28 Punkte im EcoTest. Innerorts benötigt der kleine Japaner 5,6 l/100 km. Außerorts wurden 4,3 l/100 km und auf der Autobahn 6,1 l/100 km ermittelt. Wer ein Stück sparsamer unterwegs sein möchte, sollte auf das Eco+ Paket zurückgreifen. Dann erhält man nicht nur ein Start-Stopp-System, sondern sogar einen komplett weiterentwickelten Motor, der im Vergleich zum Basismotor eine variable Ventilsteuerung besitzt und mit der DualJet-Einspritzung (zwei Einspritzdüsen pro Zylinder) ausgestattet ist. Laut Hersteller soll der Verbrauch damit um 0,7 l pro 100 km niedriger ausfallen.



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

1,5 Schadstoffe

⊕ Beim Schadstoffausstoß erreicht der Celerio 1.0 mit 45 Punkten ein gutes Ergebnis. Auffällig sind nur die leicht erhöhten CO-Werte auf der Autobahn. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Celerio 73 Punkte und damit vier Sterne im ADAC EcoTest.

2,8 AUTOKOSTEN

3,9 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich weitgehend aus den Kraftstoffkosten, die im Klassenvergleich noch im akzeptablen Bereich liegen.

3,9 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.

3,7

Wertstabilität*

Der Suzuki Celerio ist zwar ganz neu auf dem Markt erhältlich, dennoch wird für den Kleinwagen während des vierjährigen Berechnungszeitraumes nur ein mäßiger Restwertverlauf erwartet.

2,7

Kosten für Anschaffung*

In der getesteten Top-Ausstattung kostet der Celerio mindestens 11.490 Euro. Das ist angesichts der guten Serienausstattung ein annehmbarer Preis. Überschaubar sieht die Aufpreisliste aus. Als einzige Option kann eine Metallic-Lackierung geordert werden. Das empfehlenswerte Eco+ Paket gibt es unverständlicherweise nur für die nächst niedrigere "Club"-Ausstattung.

5,0

Fixkosten*

– Nicht lobenswert für einen Kleinwagen fallen die Fixkosten aus. Während die jährliche KFZ-Steuer mit nur 28 Euro kaum der Rede wert ist, liegen die Versicherungsklassen für ein so kleines Auto erstaunlich ungünstig (KH: 17; VK: 19; TK: 18).

1,8

Monatliche Gesamtkosten*

+ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen insgesamt niedrig. Bei einer Haltedauer von vier Jahren und einer Fahrleistung von 15.000 km pro Jahr, werden inklusive Wertverlust nur 379 Euro pro Monat fällig.

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	998 ccm
Leistung	50 kW (68 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	90 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	165/65R14
Reifengröße (Testwagen)	165/65R14S
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,2/10,25 m
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	8,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,6/4,3/6,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	136 g/km
Innengeräusch 130km/h	72,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3600/1600/1540 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1845 mm
Leergewicht/Zuladung	840 kg/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	220 l/495 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/400 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	700 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	95 Euro
Monatliche Werkstattkosten	47 Euro
Monatliche Fixkosten	93 Euro
Monatlicher Wertverlust	144 Euro
Monatliche Gesamtkosten	379 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/18
Grundpreis	11.490 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nur für Ausstattung Club)	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Start-Stop-System (Eco + nur für Ausstattung Club)	nicht erhältlich
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,9

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