



Suzuki Celerio 1.0 Eco+ Club

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (50 kW / 68 PS)

Suzuki ist in der Klasse der Kleinwagen neben dem trendigen Ignis auch mit dem Celerio vertreten. Die fünftürige Karosserie des als Weltauto konzipierten Japanners ist zwar wenig aufregend gezeichnet, bietet aber auf 3,60 m Länge erstaunlich viel Platz für Passagiere und Gepäck. Auch der Ein- und Ausstieg ist durchaus bequem. Weniger überzeugen können hingegen der schlichte Qualitätseindruck sowie die mangelhafte Sicherheitsausstattung - hier haben die meisten Konkurrenten inzwischen mehr zu bieten. Auch in puncto Fahreigenschaften und -komfort hat der Celerio im Vergleich das Nachsehen. Die Lenkung ist unpräzise und gefühllos, die Federung steifbeinig und der Geräuschpegel im Innenraum bei höheren Geschwindigkeiten sehr hoch. Der einzig verfügbare Motor für den Celerio ist ein 68 PS starker Dreizylinder-Benziner. Der durchzugsschwache Sauger ist mit einem Testverbrauch von 4,8 l/100 km zwar recht sparsam, die Schadstoffbilanz fällt aufgrund der zu hohen CO-Emissionen jedoch sehr schlecht aus. Somit bekommt der Kunde für 11.990 Euro einen Kleinwagen, der die mobilen Grundbedürfnisse zwar erfüllt, mehr jedoch auch nicht. **Konkurrenten:** u.a. Ford Ka+, Hyundai i10, Kia Picanto, Opel Karl, Renault Twingo, VW up!

- ⊕ kompakte Karosserie, bequemer Ein- und Ausstieg, niedriger Verbrauch, geringe Kosten
- ⊖ schlichter Qualitätseindruck, schwache Scheinwerferausleuchtung, lauter Innenraum, gefühllose und indirekte Lenkung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,7

AUTOKOSTEN 0,9

Zielgruppencheck

	Familie	3,6
	Stadtverkehr	2,4
	Senioren	2,5
	Langstrecke	4,1
	Transport	3,8
	Fahrspaß	3,9
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest ★★☆☆☆

3,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,4 Verarbeitung

⊖ Dass der Celerio mit spitzem Bleistift kalkuliert wurde, merkt man dem Kleinstwagen an vielen Stellen an. Die verwendeten Materialien wie etwa der billig wirkende Dachhimmel sind teils von sehr einfacher Machart. Der Kofferraumboden besteht aus billigen Teppich und der Einsatz in der Ersatzradmulde, in der das Bordwerkzeug verstaut ist, aus einfachstem Styropor. Hinzu kommt, dass die Kunststoffverkleidungen wie etwa im Kofferraum teils sehr kratzempfindlich sind. Auch bei der Verarbeitungsgüte wird der besonders in diesem Fahrzeugsegment herrschende Kostendruck sichtbar. Die Spaltmaße sind

zum Teil sehr groß, die Karosserie im Bereich des Motors sowie Kofferraums nur teilweise lackiert.

Ein ähnliches Bild bietet sich beim Blick unter das Blechkleid: Der Unterboden ist unverkleidet und dadurch Schmutz und besonders Salz im Winter schutzlos ausgeliefert. Hinzu kommt, dass Korrosionsschutz nur mäßig aufgetragen ist.

Die Motorhaube wird nur durch einen Haltestab offen gehalten, eine Gasdruckfeder wäre besser.

3,2 Alltagstauglichkeit

Der serienmäßig mit vier Türen ausgestattete Suzuki Celerio bietet mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte eine zufriedenstellende Alltagstauglichkeit. Trotz des nur 35 Liter fassenden Kraftstofftanks kommt der Celerio dank des niedrigen Verbrauchs im ADAC EcoTest bis zu 725 km weit. Die tatsächliche Zuladung des nur 850 kg schweren Japaners beträgt 410 kg, was in den meisten Fällen ausreichen dürfte. Der Wendekreis fällt mit gemessenen 10,3 m nicht zu groß aus.

⊕ Mit 3,60 m Länge und einer Breite von 1,85 m hat der Kleinstwagen ideale Maße für den Einsatz in der Stadt.

⊖ Um die Transporteigenschaften des Celerio ist es schlecht bestellt. Die erlaubte Anhängelast beträgt

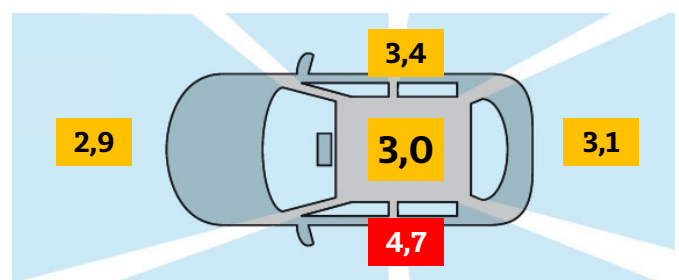
vernachlässigbare 400 kg (gebremst und ungebremst) und die zulässige Dachlast gibt Suzuki erst gar nicht an. Die maximale Stützlast liegt bei 40 kg - damit lässt sich auf einer Anhängerkupplung auch mal ein Fahrradträger montieren. Für schwere Fahrräder (z.B. E-Bikes) ist die Stützlast aber zu gering.

Ein Ersatzrad ist für den kleinen Japaner nicht lieferbar, ein Reifenset samt Wagenheber und Bordwerkzeug ist immerhin serienmäßig an Bord.

Der Tankdeckel muss umständlich über einen Hebel im Innenraum geöffnet werden, zudem fehlt ein Fehlbetankungsschutz.

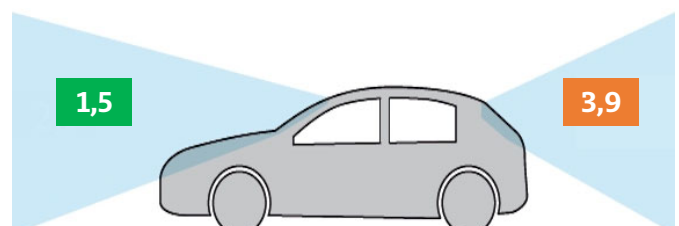
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



3,5 Licht und 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 klassenüblicher 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. 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.

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

⊖ Die Halogenscheinwerfer mit nicht mehr ganz moderner H4-Technik sorgen nachts für eine allenfalls ausreichende Ausleuchtung der Fahrbahn. Das Abblendlicht leuchtet inhomogen und ist auch nicht besonders hell. Ein modernes Lichtsystem mit Xenon- oder LED-Technik ist leider nicht erhältlich.

Auch in puncto Parkhilfen sieht es beim kleinen Japaner schlecht aus. Weder Parksensoren noch eine Rückfahrkamera finden sich in der Ausstattungsliste. 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.

2,4 Ein-/Ausstieg

Der Celerio Club ist serienmäßig mit einer Funkfernbedienung ausgestattet. Allerdings ist der Schlüssel recht groß geraten und die Tasten sind schwer erkennbar, zudem fehlt eine separate Taste zum Entriegeln des Kofferraums.

⊕ Der Celerio punktet mit einem bequemen Ein- und Ausstieg. Verantwortlich hierfür sind die selbst hinten

3,8 Kofferraum-Volumen

Von einem Kleinstwagen darf man beim Kofferraumvolumen keine Wunder erwarten. Dennoch schlägt sich der Celerio erstaunlich wacker. Das Standardvolumen beträgt 220 l, beladen bis unters Dach gehen 340 l oder alternativ fünf Getränkekisten hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um, fasst das Gepäckabteil 495 l bis zur Fensterunterkante und 955 l bis unters Dach.

3,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich ohne großen Kraftaufwand öffnen und gibt eine hohe, aber nicht sonderlich breite Öffnung frei. Der Kofferraum selbst ist sehr kurz, Breite und Höhe gehen jedoch in Ordnung.

⊖ Baut man die Kofferraumabdeckung aus, gibt es dafür keine Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht eine unpraktische Stufe im Ladeboden. Nachts ist das Kofferraumabteil ein dunkles Loch, da auf eine Beleuchtung leider verzichtet wurde. An den seitlichen



Dank der nicht allzu breiten Dachsäulen und der teilversenk- baren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten akzeptabel.

großen Türausschnitte, der niedrige und schmale Schweller, die hohe Karosserie sowie die recht hoch montierten Sitze. Allenfalls die Fondgäste können sich über den im Fußbereich recht schmalen Türausschnitt beklagen.



Mit 220 l Volumen ist der Kofferraum des Celerio von klassen- üblicher Größe.

spitzen Kanten der nur rund 1,80 m hoch öffnenden Heckklappe kann man sich leicht den Kopf stoßen.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen, die Handhabung ist recht einfach und erfordert wenig Kraft.

⊖ Im Kofferraum befindet sich lediglich ein Taschenhaken, zusätzliche Ablage- oder Staufächer sucht man

leider vergebens. Die Rücksitzgurte können beim Zurückklappen eingeklemmt und dabei beschädigt werden. Vor dem Umklappen der linken Lehnenseite muss der Mittelgurt ausgehängt werden.

Ein Trennnetz oder -gitter ist nicht erhältlich.

3,6 INNENRAUM

3,4 Bedienung

Dank der wenigen Funktionen, die man im Celerio vorfindet, fällt die Eingewöhnungszeit äußerst kurz aus. Die meisten 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.

⊖ Auch wenn der Celerio grundsätzlich einfach zu bedienen ist, gibt es eine ganze Reihe an Unzulänglichkeiten, die im täglichen Betrieb stören. 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. 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 mechanische Schieberegler für die Umluftfunktion ist schwergängig und die aktuell eingestellte Funktion nicht gut erkennbar. 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) sind unbeleuchtet. Im Celerio gibt es zwar serienmäßig einen Bordcomputer, doch beinhaltet dieser nur die Grundfunktionen (Reichweite, Momentan- und Durch-

schnittsverbrauch) 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 vorn funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung, nur das Fahrerfenster besitzt eine Auf-/Abwärtsautomatik. Die hinteren Fenster lassen sich nur manuell öffnen und schließen. Auch die Außenspiegel lassen sich nur manuell verstellen, was insbesondere im Falle des Spiegels auf der Beifahrerseite nur mit großer Verrenkung möglich ist. Die Griffschalen an den Türen sind bei voll geöffneten Türen kaum noch zu erreichen.



Die Verarbeitungsqualität und die Materielauswahl im Innenraum befinden sich auf überschaubarem Niveau. Auch der Bedienbarkeit ist, trotz des geringen Funktionsumfangs, deutlich der Kostendruck anzumerken.

3,7 Multimedia/Konnektivität

Das Konnektivitätsangebot im Suzuki Celerio fällt überschaubar aus. Im Celerio Club sind ein CD-Radio, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie ein USB-Anschluss serienmäßig. Die Aufpreisliste gibt nichts her,

nicht einmal ein aufsteckbares Navigationssystem oder die Möglichkeit, die Bedienoberfläche des Smartphones via Apple Carplay oder Android Auto zu spiegeln.

3,3 Raumangebot vorn

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

würde für weitaus größere Personen ausreichen. Die Innenbreite ist überschaubar, worunter das ordentliche Raumgefühl maßgeblich leidet.

4,2 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze auf eine 1,85 m große Person eingestellt, genügt die Beinfreiheit nur noch für rund 1,75 m große Personen. Die Kopffreiheit würde für größere Mitfahrer ausreichen. Das Raumempfinden wird vor allem durch den beengten Fußraum und die geringe Innenbreite beeinträchtigt.

4,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Das Handschuhfach ist erfreulich groß, jedoch weder beleuchtet noch verschließ- oder klimatisierbar.

⊖ Die Rücksitzlehnen lassen sich umklappen, ansonsten bietet die Rückbank keine weiteren Verstellmöglichkeiten. Vorn wären mehr Ablagemöglichkeiten wünschenswert, die Türfächer sind recht klein und bieten keinen Platz für Einliter-Flaschen. Immerhin gibt es zwei Becherhalter sowie eine praktische Ablage hinter dem Schalthebel, in der beispielsweise ein Smartphone Platz findet.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

Im Fond vermisst man Lehnentaschen sowie größere Türfächer.

3,9 KOMFORT

3,4 Federung

Der Celerio bietet einen zufriedenstellenden Federungskomfort. Insgesamt spricht die Federung steifbeinig 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. Recht gut fällt der Fahrkomfort bei niedrigeren Geschwindigkeiten in der Stadt aus, was meist auch das Haupteinsatzgebiet des Celerio sein dürfte.

4,1 Sitze

Abgesehen von 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 mau 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

4,3 Innengeräusch

⊖ Im Celerio wird es bei höheren Geschwindigkeiten ziemlich laut - bei Tempo 130 haben wir 72,7 dB(A) gemessen. Verantwortlich dafür sind neben den kräftigen

Windgeräuschen auch der kurz übersetzte und nur mäßig gedämmte Motor.

4,2 Klimatisierung

⊕ Eine manuelle Klimaanlage ist ab dem mittleren Ausstattungsniveau Club serienmäßig an Bord, eine Klimaautomatik ist jedoch ebenso wenig zu haben wie eine Sitz- oder Lenkradheizung.

⊖ Die Intensität des Luftstroms aus den vorderen Luftausströmern lässt sich nicht regulieren. Unter den Vordersitzen befinden sich keine Luftausströmern für die Füße der Fondinsassen.

3,3 MOTOR/ANTRIEB

3,9 Fahrleistungen

Trotz des geringen Fahrzeuggewichts von lediglich 850 kg fallen die Fahrleistungen des 68 PS starken Celerio bescheiden aus. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der kleine Japaner 8,6 s. Für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h benötigt der Japaner laut Hersteller 13,0 s, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 155 km/h. Das Anfahrverhalten, bei dem der Wagen von 15 auf 30

km/h beschleunigt wird, leidet unter der ausgeprägten Anfahrtschwäche des Einliter-Motors.

⊖ Der Durchzug im hohen Gang ist sehr schwach, was bei einem maximalen Drehmoment von lediglich 93 Nm nicht weiter verwundert. Von 60 auf 100 km/h genehmigt er sich im vierten Gang 17,9 s, im fünften Gang vergehen schier unendliche 18,3 s.

3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Laufkultur des kleinen 1.0-Liter-Dreizylinder-Benziners ist allenfalls zufriedenstellend. Der Motor legt eine recht raue Arbeitsweise an den Tag. Vibrationen sind auch aufgrund der recht hohen Drehzahlen, mit denen man meistens unterwegs ist, im Innenraum deutlich spürbar. Lästige Dröhnfrequenzen bei niedriger Drehzahl und hoher Last verkneift sich der Dreizylinder.

⊕ Saugmotor-typisch punktet der Dreizylinder mit gutem Ansprechverhalten, zudem ist er recht drehfreudig.

⊖ Die Leistungsentfaltung leidet unter der ausgeprägten Anfahrtschwäche des nur 998 ccm großen Motors. Die Folge: Fährt man mit zu wenig Gas los, stirbt der Motor ab. Gibt man bei langsamer Fahrt aus dem Schubetrieb heraus Gas, neigt der Benziner zum Ruckeln.

2,8 Schaltung/Getriebe

Der Celerio 1.0 ist mit einem manuellen Fünfgang-Getriebe ausgestattet, gegen Aufpreis steht ein automatisiertes Fünfgang-Getriebe zur Wahl. Für Personen, die mit dem Suzuki überwiegend im Stadtverkehr unterwegs sind, ist die Automatik trotz der langen Schaltpausen des Getriebes durchaus eine Überlegung wert.

Die Stufung der fünf Gänge geht in Ordnung, aufgrund des fehlenden sechsten Ganges fallen die Drehzahlsprünge jedoch recht groß aus. Der fünfte Gang ist kurz übersetzt (3.500 Touren bei 130 km/h), aufgrund des geringen Drehmoments des kleinvolumigen Benziners wäre eine längere Übersetzung jedoch auch nicht zielführend.

⊕ Das manuelle Getriebe lässt sich leichtgängig und recht präzise schalten, auch dank der recht kurzen Schaltwege kommt dabei durchaus Freude auf. Die Kupplung lässt sich gut dosieren, Schaltschläge treten daher nur selten auf.

Der Testwagen hatte das Eco+-Paket an Bord, das unter anderem eine Berganfahrhilfe sowie ein Start-Stopp-System umfasst. Letzteres arbeitet unauffällig und funktioniert tadellos.

⊖ Dem Rückwärtsgang fehlt ein Sperring sowie eine Synchronisation. Wird er bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug eingelegt, kracht es sehr stark im Getriebe.

3,7 FAHREIGENSCHAFTEN

3,5 Fahrstabilität

Obwohl die Voraussetzungen aufgrund des geringen Gewichts und der kompakten Karosserie gut sind, macht der Celerio im ADAC Ausweichtest keine gute Figur. Bei einem ruckartigen Ausweichen greift das elektronische Stabilitätsprogramm so energisch ein, dass die Lenkbarkeit des Fahrzeugs nicht mehr gegeben ist und dieses sich nicht mehr in die ursprüngliche Fahrspur zurücklenken lässt. Durchfährt man die Ausweichgasse mit geringerem Lenkeinschlag, lässt er sich um die Pylonen herum dirigieren, fährt sich aber nicht sonderlich agil.

In Kurven wankt der Celerio recht stark, auch bei einem Lenkimpuls zeigt der Japaner kräftige Aufbaubewegungen. Der mäßige Geradeauslauf leidet unter der um die Mittel- lage gefühllosen und indirekten Lenkung, der kurze Radstand beeinflusst den Geradeauslauf zusätzlich negativ.

4,3 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 3,5 Lenkradumdrehungen notwendig.

3,4 Bremse

Der mit innenbelüfteten Scheiben vorn und Trommelbremsen hinten ausgestattete Celerio verzögert nur zufriedenstellend. Aus Tempo 100 steht der Kleinwagen bei einer Vollbremsung nach 37,6 m. Die Dosierbarkeit und das Ansprechverhalten gehen in Ordnung.

3,9 SICHERHEIT

4,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ In puncto aktiver Sicherheit weist der Japaner große Lücken auf. Der Suzuki Celerio ist serienmäßig mit ESP und einem indirekt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet - beides schreibt der Gesetzgeber vor. Weitere Assistenzsysteme sind für den Kleinwagen nicht erhältlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Gerade ein City-Notbremssystem, das einige Konkurrenten zumindest optional bieten, wäre für ein

Stadtfahrzeug wie den Celerio wünschenswert und sinnvoll.

4,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ 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.

⊖ 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 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 11/2016). 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 Gurtwarner ausgestattet, für die Fondinsassen fehlen diese aber.

Die hinteren Kopfstützen sind weitgehend wirkungslos. Sie lassen sich nicht weit genug herausziehen und bieten allenfalls Personen bis 1,60 m guten Schutz. 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.

2,8 Kindersicherheit

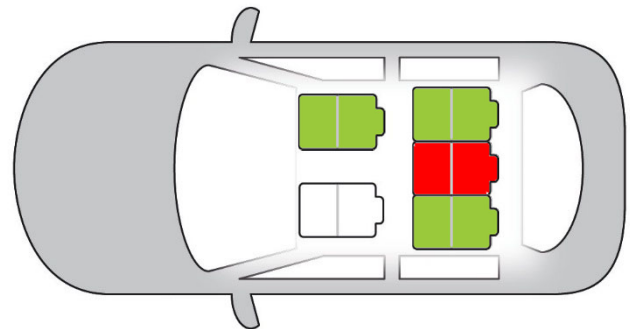
Beim ADAC Crashtest erreicht das Fahrzeug bei der Kindersicherheit befriedigende 74 Prozent der möglichen Punkte. Die hinteren Außensitze eignen sich gut zum Befestigen von Kindersitzen. Sie können mittels Isofix und Ankerhaken problemlos befestigt werden, da die Isofix-Haken gut zugänglich sind. Die Rückbank ist dank der hinteren Türen einwandfrei zugänglich und die fest fixierten Gurtschlösser sind gut zu erreichen. Die Gurtanlenkpunkte sind ideal. 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 Gurtranlenkpunkte optimal sind.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist aufgrund der sehr ungünstigen Sitzform und der schlecht angeordneten Gurtranlenkpunkte nicht für Kindersitze geeignet und laut Betriebsanleitung dafür auch nicht freigegeben. Drei

Kindersitze nebeneinander hätten auf der Rückbank aber ohnehin keinen Platz. Die Kindersicherung der Fondtüren kann von Kindern zu einfach deaktiviert werden.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

3,6 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der Celerio mit 68 Prozent der möglichen Punkte akzeptabel ab. Der Wind-

schutzscheibenrahmen sowie die Vorderkante der Motorhaube sind zu aggressiv gestaltet und bergen dadurch ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

3,7 UMWELT/ECOTEST

1,9 Verbrauch/CO₂

⊕ Der Celerio 1.0 Eco+ mit dem optionalen Paket Eco+, das ein Start-Stopp-System, eine 10-mm-Tieferlegung sowie eine zweite Einspritzdüse je Zylinder beinhaltet, kommt auf eine CO₂-Bilanz von 128 g/km. Dafür gibt es 41 von 60 möglichen Punkten. Der Testverbrauch beträgt 4,8 l/100 und gliedert sich in 4,3 l inner- und außerorts sowie 6,1 l/100 km auf der Autobahn.

5,5 Schadstoffe

⊖ Im Schadstoffkapitel des ADAC EcoTests schneidet der Celerio schlecht ab. Verantwortlich hierfür sind die durchgängig viel zu hohen CO-Emissionen des Japaners. Dafür gibt es lediglich zwei Zähler, womit der Celerio insgesamt auf 43 Punkte und trotz des geringen Verbrauchs nur zwei Sterne im ADAC EcoTest kommt.

0,9 AUTOKOSTEN

0,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Das Basismodell des Celerio bleibt mit einem Grundpreis von 9.690 Euro knapp unter der 10.000-Euro-Marke. In der mittleren Ausstattung Club, die sinnvolle Extras wie eine Klimaanlage, CD-Radio samt USB-Anschluss, Funkfernbedienung und durchgehende Kopfairbags bietet, mit dem Paket Eco+ (u.a. inklusive Start-Stopp-System) kommt der Kleinwagen auf immer noch günstige 11.990 Euro. Einzige Option für den Celerio Club+ ist eine Metalliclackierung.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt lediglich 20 Euro, die Versicherungseinstufungen sind für ein Fahrzeug dieser Größe jedoch nicht gerade günstig (KH: 17; VK: 21; TK: 21). Suzuki gibt auf den Celerio eine dreijährige Fahrzeuggarantie bis 100.000 km sowie zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung. Zur Inspektion inklusive Ölwechsel muss der Celerio jedes Jahr oder alle 20.000 km - je nachdem, was zuerst eintritt.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,3		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B

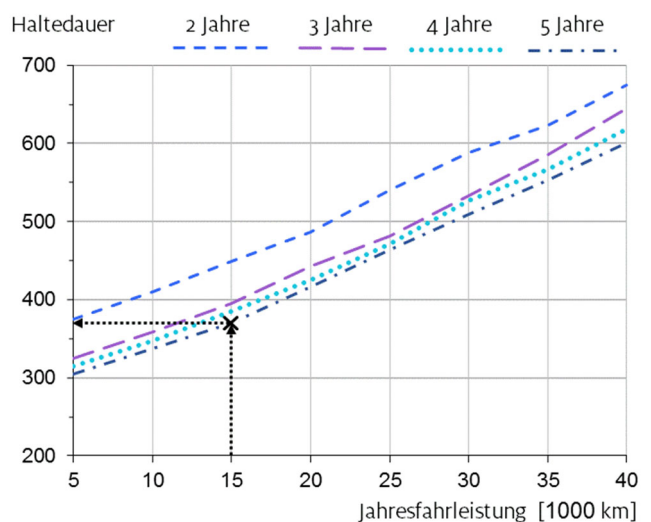
Landstraße	4,3		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,1		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	4,8		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 370 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Celerio 1.0
Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998
Leistung [kW (PS)]	50 (68)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	90/3500
0-100 km/h [s]	13,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,3 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	357
Preis [Euro]	9.690

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro6, geregelt	
Hubraum	998 ccm
Leistung	50 kW/68 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	93 Nm bei 3.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,0 s
Verbrauch pro 100 km	3,6 l
CO ₂ -Ausstoß	84 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	165/65 R14
Länge/Breite/Höhe	3.600/1.600/1.530 mm
Leergewicht/Zuladung	890/370 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	254/1.053 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400/400 kg
Stützlast/Dachlast	40 kg/-
Tankinhalt	35 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Thailand, Rayong

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	8,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5.Gang)	17,9/28,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Reifengröße Testwagen	165/65 R14S
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone ECOPIA EP 150 79S
Wendekreis links/rechts	10,2/10,2 m
EcoTest-Verbrauch	4,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,3/4,3/6,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	108 g/km (WTW* 128 g/km)
Reichweite	725 km
Innengeräusch 130 km/h	72,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.845 mm
Leergewicht/Zuladung	850/410 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	220/495/955 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	82 Euro	Werkstattkosten	48 Euro
Fixkosten	100 Euro	Wertverlust	140 Euro
Monatliche Gesamtkosten	370 Euro		
Steuer pro Jahr	20 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/21		
Basispreis Celerio 1.0 Eco+ Club	11.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.06.2015
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	12.440 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.250 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	-
Einparkhilfe vorn/hinten	-
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremsystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/-
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/-
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	450 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,7

AUTOKOSTEN

0,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,4	Motor/Antrieb	3,3
Verarbeitung	4,4	Fahrleistungen	3,9
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,1
Licht und Sicht	3,5	Schaltung/Getriebe	2,8
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	3,7
Kofferraum-Volumen	3,8	Fahrstabilität	3,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,6	Lenkung	4,3
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	3,4
Innenraum	3,6	Sicherheit	3,9
Bedienung	3,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,5
Multimedia/Konnektivität	3,7	Passive Sicherheit - Insassen	4,0
Raumangebot vorn	3,3	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	4,2	Fußgängerschutz	3,6
Innenraum-Variabilität	4,0	Umwelt/EcoTest	3,7
Komfort	3,9	Verbrauch/CO ₂	1,9
Federung	3,4	Schadstoffe	5,5
Sitze	4,1		
Innengeräusch	4,3		
Klimatisierung	4,2		

Stand: Oktober 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl