



Suzuki Swace 1.8 Hybrid Comfort+ CVT

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (90 kW/122 PS)

Die Kooperation von Suzuki und Toyota trägt weitere Früchte: Nach dem Mittelklasse SUV Across, das auf dem Toyota RAV4 basiert, präsentiert Suzuki nun einen Kompaktklasse-Kombi mit Toyota-Technik. Der Swace ist bereits auf den ersten Blick als Corolla Touring Sports zu erkennen, lediglich an der Front gibt es leichte Modifikationen. Auch das Cockpit ist bis auf das Markenemblem auf dem Lenkrad identisch, was jedoch nicht von Nachteil ist. Die Bedienung ist weitgehend selbsterklärend, erfreulicherweise findet man für wichtige Funktionen noch konventionelle Tasten und Drehregler vor. Für vier Personen nebst Gepäck bietet der Kombi viel Platz, allerdings fällt die Zuladung mit knapp 400 kg nicht sonderlich hoch aus. Gleiches gilt für die Anhängelast, hier ist bereits bei 750 kg (gebremst) bzw. 450 kg (ungebremst) Schluss. Motorseitig kommt im Swace ausschließlich der kleinere der beiden im Corolla verfügbaren Hybridantriebsstränge mit einer Systemleistung von 90 kW/122 PS zum Einsatz. Der ganz auf Effizienz ausgelegte Hybridantrieb überzeugt mit niedrigem Verbrauch und geringen Emissionen, was ihm zu hervorragenden 5 Sternen im ADAC Ecotest verhilft. Auf der anderen Seite wirkt die Antriebskombination etwas schwachbrüstig, was sich in den nur durchschnittlichen Fahrleistungen widerspiegelt. Passend dazu wurde das Fahrwerk recht weich abgestimmt, was ebenso wie die schmalen Ökoreifen eine bessere Fahrdynamik und kürzere Bremswege verhindert. Für 31.150 Euro bekommt der Kunde einen sehr gut ausgestatteten Kompaktkombi mit gutem Platzangebot, aber geringer Zuladung und Anhängelast, sowie niedrigem Verbrauch, aber geschäumtem Temperament. **Konkurrenten:** Toyota Corolla Touring Sports.

- +** gutes Platzangebot für Insassen und Gepäck, gute Bedienbarkeit, niedriger Verbrauch und geringe Emissionen, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- angestrengt wirkender Hybridantrieb mit mäßigen Fahrleistungen, gefühllose Lenkung, geringe Anhängelast, weder Navigationssystem noch Online-Dienste erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,7
	Fahrspaß	3,7
	Preis/Leistung	2,1

Ecotest ★★★★★

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Der Suzuki Swace ist vernünftig verarbeitet, im Detail und auch mit Blick auf die Konkurrenz fehlt ihm aber der letzte Schliff. So sind etwa die Türrahmen aus Kantprofilen geschweißt statt in einem Stück gearbeitet. Im Innenraum könnte mancher Grat an Kunststoffteilen sorgfältiger entfernt oder die Motorhaube

3,5 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 4,6 Litern Super auf 100 Kilometer an, ergibt sich selbst mit dem kleinen 43 Liter Tank eine theoretische Reichweite von bemerkenswerten 935 Kilometern. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 390 kg – das ist für einen Familienkombi recht dürftig. Auf dem Dach gibt's beim Kombi eine Reling, diese darf man mit bis zu 75 Kilogramm belasten. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf ebenfalls 75 Kilogramm betragen. Mit 4,65 Meter Länge und 2,1 Meter Breite (inkl. Außenspiegel) ist

3,0 Licht und Sicht

Die ADAC Rundumsichtmessung offenbart, dass der Blick nach draußen vor allem durch breite hintere Dachsäulen eingeschränkt wird. Das Ende der Motorhaube entzieht sich zwar dem Blick des Fahrers, nach hinten lässt sich der Kombi aber ganz gut abschätzen. Niedrige Hindernisse hinter dem Auto sind durch das hohe Heck nicht gut zu sehen. Der Swace bringt als Parkhelfer neben Parksensoren vorn und hinten eine Rückfahrkamera sowie einen Parkassistenten mit.

Die ebenfalls serienmäßigen LED-Scheinwerfer sorgen nachts für eine gute Fahrbahnausleuchtung, allerdings vermisst man neben Abbiege- und Kurvenlicht auch eine Reinigungsanlage sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung – das ist



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Immerhin sind die Fondkopfstützen fast vollständig versenkbar.

mit Gasdruckfedern statt mit einem Haltestab versehen sein. Die Materialqualität im Innenraum entspricht dem Standard in der Kompaktklasse, wobei der Swace einem aktuellen Golf neben den stoffummantelten A-Säulen auch teilweise geschäumte hintere Türverkleidungen voraus hat.

der Swace nicht unpraktisch groß. Der Wendekreis beträgt 11,7 Meter.

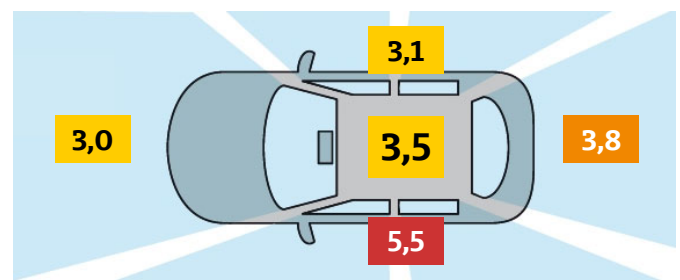
⊖ Wenn ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er nur 750 Kilogramm wiegen – falls er über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger dürfen maximal 450 Kilogramm schwer sein. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen.

schwach. Zumindest ist ein statischer Fernlichtassistent dabei. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

⊖ Die Blinkerfunktion ist mit eingeschalteter Warnblinkanlage deaktiviert.

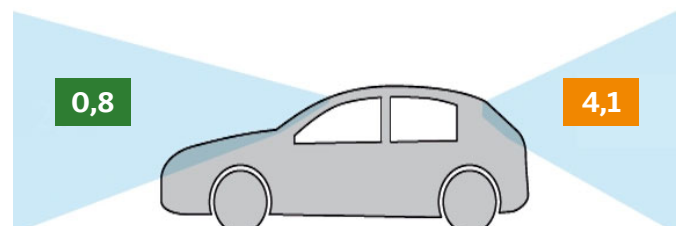
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank der angemessen dimensionierten Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die Vordersitze sind in der untersten Einstellung recht niedrig (40 Zentimeter über der Straße). Der Schwel­ler ist allerdings weder zu breit noch zu hoch.

Das Ein- und Aussteigen in Reihe zwei gestaltet sich etwas weniger bequem. Hier stören der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und die eher niedrig montierte Rück­­sitzbank. Die Türen werden vorn an drei, hinten an zwei

Positionen sicher offen gehalten. Haltegriffe gibt es für alle au­ßen Sitzenden.

Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem des Testwa­gens funktioniert gut, ist aber unzureichend gegen Diebstahl gesichert: Es lässt sich mit einem vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlisten. Mehr Informationen zum Thema unter www.adac.de/keyless. Zumindest kann man das System beim Absperren des Autos deaktivieren. Es ist dann bis zum nächsten Entriegeln außer Funktion.

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum fällt groß aus, auch größere Kombis bieten nicht immer mehr Stauraum. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 475 l. Entfernt man die Gepäckraum­abdeckung, passen bis zum Dach 615 l oder alternativ zehn handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 810 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.300 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.

Mithilfe des variablen Ladebodens lassen sich ca. 85 l vom Gepäckraum abtrennen.



Stattliche 475 - 1.300 l Gepäck fasst der Kofferraum des Swace.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, einen elektrischen Antrieb gibt es aber nicht. Ab rund 1,85 m Größe muss man darauf achten, sich den Kopf nicht an der Heckklappe zu stoßen. Die Ladekante liegt nur 64 Zentimeter über der Straße und eben zum Ladeboden. Bringt man den Kofferraumboden in die untere Stellung, hat man innen eine Stufe von acht Zentimetern. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen. Auch über das Rollo zur Kofferraumabdeckung hat man sich Gedanken gemacht. Es

lässt sich unter dem Ladeboden verstauen, zudem ist ein Trennnetz serienmäßig. Dieses kann man auf Höhe der B- oder C-Säule einhängen.

An den Seitenwänden des Kofferraums befindet sich je eine LED-Leiste, die den Gepäckraum nachts gut ausleuchtet.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Dies gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Dafür muss man entweder am Hebel im Kofferraum ziehen oder oben an den Lehnen einen Taster drücken, dann fallen die Lehnen dank integrierter Federn selbstständig um. Man muss nur beim Zurückklappen der

Lehnen darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie davon Schaden nehmen können. Es gibt vier Verzurrösen im Kofferraum, zum Beispiel, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen. An den Seiten findet man ein Ablagefach und zwei Taschenhaken.

2,8 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Auch das Cockpit wurde für den Suzuki Swace nahezu unverändert vom Toyota Corolla übernommen. Es ist insgesamt übersichtlich gestaltet, da viele Funktionen im

Multimedia-System gebündelt sind. Das dazugehörige Touchdisplay ist in ordentlicher Höhe positioniert, aber nicht zum Fahrer geneigt. Zumindest verfügt das System anders als

viele Konkurrenten über einen Drehregler zur Lautstärkeinstellung. Die Bedienung erfordert eine zielgenaue Betätigung der teils recht kleinen Touchflächen. Was vor allem stört: Manche Funktionen und Fahrzeugeinstellungen sucht man über den Touchscreen vergebens, sondern muss sich durch das Menü im Kombiinstrument hangeln.

Das Kombiinstrument liegt im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich einwandfrei ablesen. Anders als bei anderen Hybriden gibt es beim Swace erfreulicherweise einen Drehzahlmesser. Der Bordcomputer zeigt alle wichtigen Infos an. Scheibenwischer und Licht werden von einem Sensor aktiviert. Das Klimabedienteil ist etwas tief verbaut, aber übersichtlich gestaltet. Seine Tasten sind klar beschriftet. Hier sieht man wieder, dass Tasten zur Bedienung einem Touchscreen meist überlegen sind.

3,2 Multimedia/Konnektivität

Bei der Konnektivität leistet sich der Swace einen ungewöhnlichen Lapsus: Weder Online-Dienste noch ein Navigationssystem sind für den Japaner zu haben. Für die meisten Interessenten dürfte dies aber kein Hinderungsgrund sein, zum Suzuki zu greifen. Dank der serienmäßigen Schnittstellen Apple CarPlay und Android Auto lassen sich Smartphones an das Fahrzeug anbinden und dessen Navigationsapps (z. B. Google Maps und

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot fällt vorn recht großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von etwa 1,95 Meter finden bequem Platz. Da das Armaturenbrett ziemlich wuchtig wirkt und die

3,3 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 Meter große Menschen eingestellt, reicht der Fußraum dahinter für etwa 1,95 Meter große Insassen. Die Kopffreiheit genügt aber nur bis 1,85 Meter. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene ist es für längere Strecken zu eng.

3,6 Innenraum-Variabilität

In puncto Ablagemöglichkeiten schneidet der Swace besonders für einen Familienkombi nicht sonderlich gut ab. Die Türfächer fallen vorn und hinten recht klein aus – Ein-Liter-Flaschen finden dort keinen Platz. Immerhin gibt es vorn wie hinten je zwei Becherhalter. Ansonsten gibt es ein Fach unter der Mittelarmlehne und eine Ablage vor dem Wählhebel. Besonderheiten wie Stauraum unter den Sitzen oder auch von vielen Autos gewohnte Kleinigkeiten wie einen Kartenhalter an der Sonnenblende bietet der Suzuki nicht.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum geht soweit in Ordnung, die Materialanmutung angesichts der Fahrzeugklasse angemessen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

Apple Karten) nutzen, die nebenbei bemerkt ohnehin besser funktionieren als die Routenführungen der Hersteller. Für Musik im Suzuki sorgt ein Audiosystem mit sechs Lautsprechern, das über ein FM-/DAB-Radio, Bluetooth-Audiostreaming oder ein an die USB-Buchse angeschlossenes Medium versorgt wird. Das Smartphone lässt sich über die beiden USB-Anschlüsse oder die induktive Ladeschale mit Strom versorgen.

Fensterflächen eher klein sind, ist der Suzuki gefühlt kein Raumriese.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

Das Handschuhfach ist ebenfalls recht klein und mit der Bedienungsanleitung bereits gut gefüllt. Es ist beleuchtet, aber weder klimatisiert noch abschließbar.

2,5 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Der Suzuki Swace bietet mit seinem Standardfahrwerk eine gelungene Abstimmung, erreicht aber nicht ganz die Bandbreite mancher Konkurrenten aus der Kompaktklasse. Trotzdem: Mit dem tendenziell soft abgestimmten Fahrwerk bietet der Swace einen für die Fahrzeugklasse überdurchschnittlich guten Federungskomfort. In der Stadt spricht er

erstaunlich feinfühlig an, auf der Landstraße überrollt er Bodenwellen satt und ohne viel Aufhebens. Auf der Autobahn gefällt das Fahrwerk am besten, insbesondere da es auch bei hohem Tempo sogar mit Quertendenzen sorgsam umgeht. Einen nicht unerheblichen Beitrag dazu leisten die vergleichsweise kleinen 16-Zoll-Reifen mit hoher Reifenflanke.

2,9 Sitze

Die Vordersitze sind passend konturiert und bieten dem Rücken und den Schultern festen Halt. Eine horizontal einstellbare Lordosenstütze ist für den Fahrer Serie, für den Beifahrer nicht erhältlich. Die Sitzflächenneigung ist nicht einstellbar. Vorn und hinten gibt es eine Mittelarmlehne, die vordere ist in

der Länge verstellbar. Insgesamt sitzt es sich hinten nicht so bequem wie vorn, weil die Lehnen und die Sitzflächen kaum konturiert sind und nur wenig Oberschenkelauflage für Erwachsene geboten wird. Auch lässt sich die Lehnenneigung wie in dieser Klasse üblich nicht einstellen.

3,2 Innengeräusch

Wind- und Fahrgeräusche sind im Swace präsent, dominieren die Akustik aber nicht. Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel 68,9 dB(A).

⊕ Rein elektrisch betrieben – kurze Strecken sind zwischendurch möglich – ist der Antriebsstrang sehr leise.

Springt der Verbrenner an, bleibt auch dieser bei niedriger Last akustisch im Hintergrund.

⊖ Unter höherer Last wandert die Drehzahl, wie bei stufenlosen Getrieben üblich, zackig nach oben und verharrt dann dort, bis die gewünschte Geschwindigkeit erreicht ist.

2,1 Klimatisierung

⊕ Der Suzuki Swace hat serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit in drei Stufen einstellbarer Intensität sowie separaten Lüftungsdüsen für die Fondinsassen an Bord. Für die kalte Jahreszeit bietet der Japaner bereits ab Werk beheizbare Vordersitze sowie eine Lenkradheizung. Ebenfalls gut: Die hinteren Mitfahrer werden mithilfe der getönten

Scheiben ab der B-Säule vor zu starker Sonneneinstrahlung geschützt.

⊖ Die äußeren Lüftungsdüsen im Armaturenbrett bieten keine von der Strömungsrichtung unabhängige Intensitätseinstellung.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen

Im Swace 1.8 Hybrid sorgen ein 1,8 Liter großer Saugbenziner mit 72 kW/98 PS sowie ein 53 kW/72 PS starker E-Motor für Vortrieb. Die Systemleistung beträgt 90 kW/122 PS, womit man inzwischen auch in der Kompaktklasse keinen mehr hinter dem Ofen hervorlocken kann. Suzuki gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h eine Zeit von 11,1 s an, bei 180 km/h wird der Swace elektronisch abgeregelt.

Die Zwischensprintmessung von 60 auf 100 km/h ist in 8,6 s absolviert, kein überragender Wert. Besonders bei höheren Geschwindigkeiten und hoher Zuladung wirkt der Antrieb

angestrengt und der Geschwindigkeitszuwachs erfolgt gequält und zäh.

Im (Stadt-)Alltag mindestens ebenso wichtig ist, wie der Hybrid von 15 bis 30 km/h anschiebt, denn in diesem Bereich fädelt man nach dem Abbiegen in den fließenden Verkehr ein: In 1,2 s ist diese Disziplin erledigt. Geheimnis ist hier der spontan verfügbare Elektroschub, der dem Kombi macht.

Insgesamt kommt durch die Kombination aus recht durchzugsschwachem Hybridantrieb und wenig agilem Fahrverhalten kein rechter Fahrspaß auf.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Wenn einem im Suzuki Swace 1.8 Hybrid etwas Spontanität im Antritt fehlt, die im Normal-Modus irgendwo in der komplexen Steuerung des Planetengetriebes verloren geht, sollte den Sport-Modus ausprobieren. In diesem wirkt der Wagen deutlich lebendiger, mehr als die 122 PS werden es aber freilich nicht. Das Anfahren ist aber immer sehr spontan möglich, man kann etwa Kreuzungen zügig überqueren.

Insgesamt aber ist der Swace ein recht gemütlicher Zeit-

genosse. Hält sich der Benzinmotor in höheren Drehzahlregionen auf, was aufgrund des stufenlosen Getriebes und des in niedrigen Drehzahlregionen nicht überbordenden Drehmoments nicht selten vorkommt, dröhnt er vernehmlich. Er zeigt so wohl unbewusst an, dass er auch im Sinne des Sparens lieber mit weniger Gaspedaleinsatz gefahren werden möchte. Auch sind ihm Vibrationen kein Fremdwort, hier übertreibt er aber nicht.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, das Schaltschema ist klar und verständlich. Das Anfahren klappt spontan und geschmeidig. Bei entsprechend geladener Hybridbatterie ist für kurze Strecken (etwa ein bis zwei Kilometer) ein rein elektrisches Fahren möglich. Bei Bedarf, z. B. einer stärkeren Leistungsabforderung, schaltet sich automatisch der Verbrennungsmotor dazu. Für längere Bergabfahrten und auch für sportlich orientierte Fahrer gibt es den S-Modus, bei dem man „Schaltbereiche“ des Getriebes

vorwählen und so den groben Übersetzungsbereich und die Motorbremswirkung beeinflussen kann.

Das Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor funktioniert einwandfrei, es sind nur leichte Rucke zu spüren, wenn sich der Verbrenner zu- oder abschaltet. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs, zudem gibt es eine Auto-Hold-Funktion, die den Swace so lange festbremst, bis man Gas gibt.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Suzuki Swace fährt sich sicher, aber nicht sonderlich agil. Dies liegt neben der komfortorientierten Fahrweise vor allem an der vergleichsweise schmalen Leichtlaufreifen (Conti EcoContact 6; 205/55 R16) steht einer sportlichen Fahrweise. Den ADAC Ausweichtest besteht er mit einem leicht drängenden Heck, das zur Not vom ESP bedarfsgerecht eingefangen wird. Auf öffentlicher Straße fällt weder eine

besondere Spurrinnenempfindlichkeit auf, noch sind die Lastwechselreaktionen in Kurven kritisch.

Die Traktion des Frontrieblers ist gut. Dies liegt jedoch vorrangig an dem schwachbrüstigen Antrieb, der die Antriebsräder auch bei vollem Leistungseinsatz aus dem Stand kaum an ihre Grenzen bringt.

3,1 Lenkung

Die Lenkung des Swace hinterlässt einen durchschnittlichen Eindruck und kann im Vergleich zu den zuvor getesteten Corolla-Modellen weniger überzeugen. Auch hier spielen die schmalen Leichtlaufreifen eine nicht zu unterschätzende Rolle.

Die Rückmeldung der leichtgängigen Servolenkung ist dürftig, ein klar definierter Lenkkraftverlauf ist nicht zu spüren.

Gleiches gilt für die Zentrierung, zudem spricht die Vorderachse mit spürbarer Verzögerung aus der Nulllage heraus auf Lenkbefehle an, die Hinterachse folgt nochmals verzögert.

⊕ Von Anschlag zu Anschlag genügen etwas mehr als zweieinhalb Lenkradumdrehungen.

3,0 Bremse

36,5 m Bremsweg aus 100 km/h sind lediglich ein durchschnittliches Ergebnis. Das Bremsgefühl ist etwas synthetisch, wie bei vielen Hybriden üblich: Das Zusammenspiel von Rekuperation

und mechanischer Bremsanlage sowie der Übergang zwischen beiden stellen an die Entwickler hohe Ansprüche.

1,7 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Suzuki Swace bietet serienmäßig eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung. Ein Notbremsassistent mit Abstandswarner ist Serie, bis 80 km/h können auch Fahrradfahrer und Fußgänger erkannt werden. Auch ein Geschwindigkeitsbegrenzer, ein Tempomat und ein adaptiver Geschwindigkeitsassistent sind dabei. Von der Frontkamera erkannte Geschwindigkeitsbegrenzungen können für die Geschwindigkeitsassistenten übernommen werden. Zudem warnt der Japaner gegen Aufpreis auch vor Autos im toten Winkel und vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren – hier bremst er sogar automatisch bei erkannter Gefahr. Ein aktiver Spurhalteassistent und ein Müdigkeitswarner sind auch an Bord.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Suzuki Swace ist technisch mit dem aktuellen Toyota Corolla identisch, weshalb er auch dessen Ergebnis beim Insassenschutz übernimmt. Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Corolla 95 Prozent der möglichen Punkte und damit ein richtig gutes Ergebnis (Test: 05/2019). Der Swace hat einen Knieairbag für den Fahrer, Seiten- und Frontairbags vorn sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen schützen Personen bis etwa 1,90 m. Ein automatisiertes Notrufsystem ist Serie.



















⊖ Hinten schützen die Kopfstützen die Insassen nur bis zu einer Körpergröße von 1,70 m effektiv. Die mittlere Fondkopfstütze ist nochmals kürzer und kann Erwachsenen keine Schutzfunktion bieten.

Warndreieck und Verbandkasten liegen unter dem Kofferraumboden, dort sind sie bei beladenem Kofferraum schlecht erreichbar.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Corolla, der mit dem Swace technisch identisch ist, im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 84 Prozent. Isofix-Befestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank, wo sich geeignete Sitze gut befestigen lassen. Auf eben diesen hinteren Sitzen sowie auf dem Beifahrersitz können Kindersitze auch mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Die Beifahrerairbags können über einen Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ Der Mittelsitz auf der Rückbank eignet sich nur schlecht für Kindersitze, da es dort keine Isofix-Halterungen gibt und die Gurtanlenkpunkte ungünstig sind. Die Kindersicherung der Fondtüren ist zu einfach bedienbar – eben auch von den Kindern selbst.

1,9 Fußgängerschutz

⊕ 86 Prozent der Punkte erreicht der Toyota Corolla, der die technische Basis für den Suzuki Swace liefert, bei den Crashtests für seinen Fußgängerschutz – ein gutes Ergebnis. Der serienmäßige Notbremsassistent kan auch Radfahrer und Fußgänger erkennen, um nach Möglichkeit Personenunfälle zu verhindern.

Der Hybrid hat auch ein akustisches Fußgängerwarnsystem an Bord, das auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam macht.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,9 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Ecotest liegt der Verbrauch des Suzuki Swace 1.8 Hybrid bei durchschnittlich 4,6 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer. Das bedeutet eine CO₂-Bilanz von 126 g/km. Dafür erhält der Kombi 41 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 3,5, außerorts 4,1 und auf der Autobahn 6,2 Liter Super pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel des Ecotest erreicht der Swace 49 von 50 möglichen Punkten. Die Emissionswerte sind unter allen Bedingungen auf sehr niedrigem Niveau. Mit insgesamt 90 Punkten erzielt der Vollhybrid ein hervorragendes Fünf-Sterne-Ergebnis im ADAC Ecotest.

2,1 AUTOKOSTEN

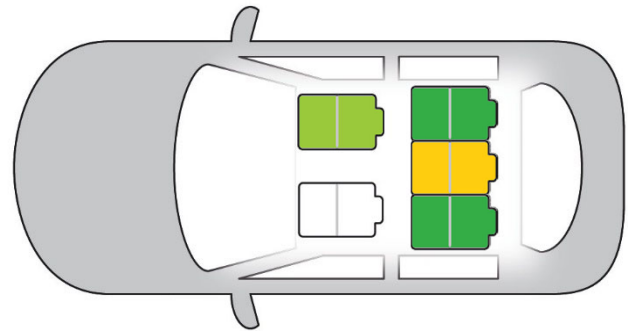
2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Suzuki Swace ist nur in einer Ausstattungsvariante erhältlich, die bereits ab Werk sehr viele Annehmlichkeiten mitbringt. Hier bleiben bis auf das nicht erhältliche Navigatonssystem kaum Wünsche offen. Einzige Individualisierungsmöglichkeit und einzig verfügbare Option ist die Wahl der Farbe der Metalliclackierung.

Der Suzuki Swace 1.8 Hybrid Comfort+ kostet ab Werk 31.350

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)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	3,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Euro, die umfangreiche Serienausstattung relativiert den Preis jedoch. Drei Jahre allgemeine Fahrzeuggarantie bis 100.000 Kilometer sind dabei, auf die Hybrid-Komponenten geben die Japaner fünf Jahre Garantie, ebenfalls bis 100.000 Kilometer. Die Haftpflichtversicherung kommt mit der Einstufung 17 nicht allzu teuer, die Teil- und Vollkaskoversicherung in den Klassen 24 bzw. 23 geht aber nicht als Schnäppchen durch.

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Hybrid (Voll-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	1.798 ccm
Leistung	90 kW/122 PS bei 5.200 1/min
Maximales Drehmoment	142 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,60 l
CO ₂ -Ausstoß	78 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16 V
Länge/Breite/Höhe	4.655/1.790/1.460 mm
Leergewicht/Zuladung	1.475/360 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	596/1.606 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	England, Burnaston

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R16 91V
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,6/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	4,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,5/4,1/6,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	109 g/km (WTW* 126 g/km)
Reichweite	935 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.445/390 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	475/810/1.300 l

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

Betriebskosten	107 Euro	Werkstattkosten	59 Euro
Fixkosten	113 Euro	Wertverlust	348 Euro
Monatliche Gesamtkosten	627 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	52 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/24		
Basispreis Swace 1.8 Hybrid Comfort+ CVT	30.559 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.10.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	
Km-Stand bei Testbeginn	8.600 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	690 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: Juni 2021

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