



Suzuki Swace 1.8 Hybrid Comfort+ CVT

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (103 kW/140 PS)

Der Suzuki Swace ist ein fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse und basiert auf dem Toyota Corolla Touring Sports. Dabei unterscheidet sich der technisch und optisch nahezu identische Swace von seinem Technik-Spender lediglich in Details. Mit diesem Modelljahr bekommt der vielseitige Kompakt-Kombi ein Facelift, das neben optischen Auffrischungen im Exterieur (neue LED-Tagfahrleuchten, neue LED-Heckleuchten) auch technische Weiterentwicklungen in den Suzuki einziehen lässt. Dazu zählen neben kleinen Verbesserungen der Sicherheitsausstattung, die nun voll-digitale Instrumentenkombination und ein Leistungszuwachs des Antriebsstrangs (um 18 PS). Im Test überzeugt der Japaner mit geringen Schadstoffemissionen und niedrigen Verbrauchswerten bei einem gleichzeitig ausgewogenen Fahrkomfort. Allerdings erkaufte sich der mit Energiesparreifen ausgestattete Swace seinen Verbrauchsvorteil mit einer unterdurchschnittlichen Bremsperformance. Zudem überrascht die ansonsten vollständige Ausstattung mit der Lücke eines fehlenden Navigationssystems, welche durch die Anbindung von Apple CarPlay und Android Auto aber in den meisten Fällen mit dem eigenen Smartphone ausgefüllt werden kann. In Sachen Preis und Ausstattungsmöglichkeiten rangiert der Swace weiterhin unterhalb des Corolla. Er bietet kaum Optionen zur Individualisierung an, dafür aber in Summe ein attraktives Preis-Leistungsverhältnis mit umfangreicher Basisausstattung, die für den normalen Alltagsbetrieb alle Annehmlichkeiten bereitstellt. **Konkurrenten:** u.a. Opel Astra Sports Tourer, Renault Mégane Grandtour, VW Golf Variant.

- ⊕ attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, niedriger Verbrauch und geringe Schadstoffemissionen
- ⊖ Motor-Getriebekombination wirkt zuweilen akustisch angestrengt, langer Bremsweg, geringer Individualisierungsumfang, kein eingebautes Navigationssystem erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,9
	Transport	2,7
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest ★★★★★

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

Der 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 gearbeitetes fehlen Türrahmenverkleidungen, zudem sind die Spaltmaße und Fügungen der Karosserie okay, mehr aber nicht. Im Innenraum könnte mancher Grat an Kunststoffteilen (Türverkleidung zweite Sitzreihe) sorgfältiger entfernt sein. Die Materialqualität kann sich im Konkurrenz-

3,3 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 4,7 l Super auf 100 Kilometer an, ergibt sich mit dem kleinen 43 l Tank eine theoretische Reichweite von 915 Kilometern. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 453 kg – das dürfte für vier Leute und deren Gepäck reichen. Auf dem Dach gibt es eine Reling, die man mit bis zu 75 kg belasten darf. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf ebenfalls 75 kg betragen. Mit 4,66 m Länge und 2,09 m Breite (inkl. Außenspiegel) ist der

2,9 Licht und Sicht

Die ADAC Rundumsichtmessung offenbart, dass der Blick nach draußen vor allem durch die breiten hinteren Dachsäulen eingeschränkt wird – ansonsten sind die Säulen nicht allzu voluminös ausgeführt. Das Ende der Motorhaube entzieht sich zwar dem Blick des Fahrers, dafür lässt sich das Heck aber gut abschätzen. Niedrige Hindernisse dagegen, sind hinter dem Auto durch das hohe Heck nicht gut zu sehen. Serienmäßig kommt der Swace mit einer Rückfahrkamera, deren Kamerabild im Kontrast zum hochauflösenden Zentralmonitor deutlich geringer auflöst, und Parksensoren vorne und hinten. Die serienmäßig verbauten LED-Scheinwerfer müssen ohne



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

vergleich durchaus sehen lassen: Armaturenbrett und Türverkleidungen bestehen oberen Bereich aus geschäumtem Kunststoff, die A-Säulen sind sogar mit Stoff verkleidet – ein Audi A3 belässt es bei den hinteren Türverkleidungen und den Dachsäulen bei günstigerem Hartplastik. Die Motorhaube wird lediglich mit einem Haltestab statt mit Gasdruckfedern offen gehalten.

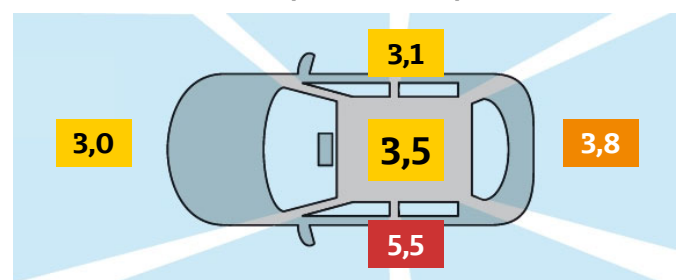
Swace noch nicht unpraktisch groß. Der Wendekreis beträgt 11,5 m.

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

Abbiege- oder Kurvenlicht, ohne Reinigungsanlage und ohne automatische Leuchtweitenregulierung auskommen - das ist schwach. Zumindest ist ein statischer Fernlichtassistent dabei. Die Fahrbahnausleuchtung bei Dunkelheit ist zufrieden-

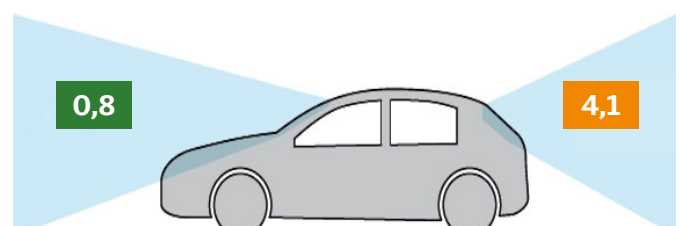
Rundumsicht

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.



stellend. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

⊕ Die Abblendfunktion des Innenspiegels kann manuell deaktiviert werden.

2,9 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 weder zu breit noch zu hoch. Das Ein- und Aussteigen in Reihe zwei gestaltet sich etwas unbequemer. 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 schlüssellose Zugangssystem des Testwagens funktioniert gut, ist aber nur

1,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum fällt groß aus, auch größere Kombis bieten nicht immer mehr Stauraum. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 480 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 620 l oder alternativ zehn handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 815 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.305 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, einen elektrischen Antrieb gibt es aber nicht. Ab rund 1,90 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, sonst bleibt man an der geöffneten Klappe hängen. Die Ladekante liegt nur 64 cm über der Straße und eben zum Ladeboden – damit kann man arbeiten. Bringt man den Kofferraumboden in die untere Stellung, hat man innen eine Stufe von 8 cm. 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.

⊕ Besonders positiv fällt die Laderraum-Beleuchtung mittels zwei LED-Lichtleisten an den Seiten des Laderraums auf.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Dies gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht

⊖ Die Blinkerfunktion ist mit eingeschalteter Warnblinkanlage deaktiviert.

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 Absperrern des Autos deaktivieren. Es ist dann bis zum nächsten Entriegeln außer Funktion.



Stattliche 480 - 1.305 l Gepäck fasst der Kofferraum des Swace.



Die etwa 64 cm niedrige Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer einfachen Angelegenheit.

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, beispielsweise um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen. An den Seiten findet man je ein Ablagefach und zwei Taschenkappen.

2,7 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Der Innenraum ist insgesamt übersichtlich gestaltet, da viele Funktionen im Multimedia-System gebündelt sind. Das mit der Modellpflege eingezogene, 8 Zoll große Touchdisplay ist in ordentlicher Höhe positioniert, aber nicht zum Fahrer geneigt. Erfreulicherweise gibt es im Gegensatz zum Technik-Spender Toyota Corolla Touring Sports einen klassischen Drehregler für die Einstellung der Lautstärke, wenngleich das Zentralscreen etwas kleiner ausfällt. Was stört: Manche Funktionen und Fahrzeugeinstellungen sucht man über den Touchscreen vergebens. Man muss sich stattdessen durch das Menü der neuen 12,5 Zoll großen, digitalen Instrumentenkombination hangeln. Und dort wird es unübersichtlich und umständlich, zudem sind die deutschen Übersetzungen mancher Funktionen und Menüpunkte krude. Auch die Sprachbedienung, mit der einige Funktionen steuerbar sind, drückt sich manchmal sperrig aus. Das digitale Kombiinstrument liegt weitestgehend im (freien) Sichtfeld des Fahrers, lässt sich einwandfrei ablesen und bietet verschiedene Ansichten. Anders als bei anderen Hybriden gibt es beim Swace einen Drehzahlmesser. Der Bordcomputer zeigt alle wichtigen Grundinformationen an. Scheibenwischer und Licht werden von einem Sensor aktiviert. Die separate

Klimasteuerung, ist etwas tief verbaut, aber übersichtlich gestaltet und mit klaren Tastenbeschriftungen versehen.

⊖ Das Infotainment-System nimmt über den zentralen Touch-Monitor sporadisch Eingaben nicht korrekt an. So kann es passieren, dass Schaltflächen vereinzelt nicht reagieren oder Scroll-Bewegungen nicht bzw. nur hakelig umgesetzt werden.



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

3,2 Multimedia/Konnektivität

Bei der Konnektivität leistet sich der Swace - wie schon vor dem Facelift - 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 deren Navigationsapps (z. B. Google Maps und Apple Karten) nutzen, die nebenbei bemerkt ohnehin besser funktionieren als die

meisten Routenführungen der Hersteller. Während Apple CarPlay drahtlos unterstützt wird, wird für Android Auto immer eine Kabelverbindung benötigt. 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-C-Anschlüsse oder die ebenfalls serienmäßige induktive Ladeschale mit Strom versorgen.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot fällt vorn recht großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von etwa 1,95 m finden bequem Platz. Da das Armaturenbrett ziemlich wuchtig wirkt und die Fensterflächen eher klein sind, ist der Swace gefühlt kein

Raumriese. Diesen Eindruck verstärkt der dunkle Dachhimmel des Testwagens, eine helle Variante gibt es nicht.

3,2 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, reicht der Fußraum dahinter für an die 1,95 m große Passagiere. Die Kopffreiheit ist aber etwas geringer, hier geht man schon ab etwa 1,85 m mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng – und ist dafür nur für kurze Strecken empfehlenswert.

3,6 Innenraum-Variabilität

Es gibt je zwei Becherhalter vorn und hinten. Alle Türen haben Türfächer, wobei die hinteren keinen Platz für Trinkflaschen bieten, sondern nur als kleinere Staufächer fungieren. Ansonsten gibt es ein Fach unter der Mittelarmlehne (Armauflage schließt ungedämpft) und eine kleine Ablage vor dem Gangwahlhebel. Besonderheiten wie Stauraum unter den Sitzen



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

oder auch von vielen Autos gewohnte Kleinigkeiten wie einen Kartenhalter an der Sonnenblende bietet der Suzuki nicht.

2,6 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 verarbeitet

das Setup Unebenheiten erstaunlich feinfühlig, woran auch die kleinen 16-Zöller mit ihrer vergleichsweise hohen Reifenflanke ihren Anteil haben. 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 Querfugen sorgsam umgeht.

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 bei Kompakt-Kombis üblich nicht einstellen.

3,6 Innengeräusch

Wind- und Fahrgeräusche sind im Swace präsent, dominieren die Akustik aber nicht über die Maßen. Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel recht hohe 70,2 dB(A).

⊕ Rein elektrisch betrieben – kurze Strecken sind zwischen durch möglich – ist der Antriebsstrang sehr leise; so stromert

man oftmals ruhig in der Stadt umher. Springt der Verbrenner an, bleibt 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. Für die Ohren ist dies kein Genuss.

2,3 Klimatisierung

⊕ Der Suzuki hat serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit in drei Stufen einstellbarer Intensität an

Bord sowie separaten Luftausströmern für die Fondinsassen. Die vorderen Sitze und das Lenkrad sind ohne Aufpreis beheizbar. Ebenfalls Serie sind die getönten Scheiben hinten.

⊖ Die äußeren Lüftungsdüsen im Armaturenbrett bieten keine Intensitätseinstellung.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

Der Swace wirkt ausreichend aber nicht sonderlich kräftig motorisiert. Wenig dynamisch zeigt er sich bei Überholvorgängen von 60 bis 100 km/h, die er im Mittel in 6,5 s absolviert. Von 80 auf 120 km/h geht es in 8,4 s. In Summe reicht die Kraftentfaltung für alltägliche Fahraufgaben gut aus, wobei vor allem Steigungen die Motor-Getriebe-Kombination schnell in höhere Drehzahlen zwingt.

⊕ Die Messwerte belegen, dass die Stärke des Swace eher bei kurzen Beschleunigungsphasen in niedrigen Geschwindig-

keitsbereichen liegen, wie sie zum Beispiel beim Spurwechsel innerorts vorkommen. Hier liegt der Mittelwert für die Beschleunigung von 15-30 km/h bei dynamischen 1,4 s. Der Japaner profitiert in diesem Bereich deutlich von seinem E-Antrieb und spielt in der Liga kräftigerer Verbrenner. Den Standard-Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Suzuki mit 9,4 Sekunden an. Ein ordentlicher Wert in seiner Klasse. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 180 km/h elektronisch begrenzt.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Auf spontane Gaspedaleingaben reagiert der Swace dank unterstützendem Elektromotor in den meisten Betriebszuständen ohne große Verzögerung und durchaus dynamisch. Die Entfaltung der Kraft geschieht dabei gleichmäßig, aber nicht besonders agil. Im Sportmodus entfaltet der Japaner seine Leistung

williger, quittiert Beschleunigungsphasen dann aber umso mehr mit einer sehr präsenten Motorakustik. Andere Fahrzeuge dieser Klasse entfalten ihre Leistung akustisch weniger störend.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, das Schaltschema ist klar und verständlich. Das Anfahren und der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahren klappen 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 Leistungsanforderung, 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 Motorbremse beeinflussen kann. Das Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor funktioniert einwandfrei, es sind nur leichte Rucke zu spüren, wenn sich der Verbrenner zu- oder abschaltet. 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.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Suzuki Swace fährt sich sicher, aber nicht sonderlich agil. Die erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten liegen auf durchschnittlichem Niveau, ein Kurvenräuber ist der Kombi aber nicht. Dies liegt neben der komfortorientierten Fahrweise vor allem an den vergleichsweise schmalen Leichtlaufreifen (Bridgestone Ecopia EP150; 205/55 R16). 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 allzu ausgeprägt. Die Traktion des Fronttrieblers ist gut. Dies liegt jedoch vorrangig an dem nicht übermäßig leistungsstarken 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.

3,7 Bremse




⊖ In puncto Bremsperformance leistet sich der Swace einen Schnitzer. Die aus mehreren Versuchen gemittelten 38,4 m Bremsweg aus 100 km/h sind kein gutes Ergebnis. Zum Vergleich: der weitestgehend baugleiche Toyota Corolla Touring Sports 1.8 Hybrid schaffte den Bremsvorgang in nur 35,2 m. Zur Einordnung: Dort, wo der Corolla zum stehen kommt, ist der Swace noch knapp 30 km/h schnell. Zurückzuführen ist dieser Unterschied vor allem auf die Spritsparbereifung vom Typ Bridgestone Ecopia EP150, wobei der Verbrauchsvorteil des Swace im Ecotest gegenüber dem Corolla nur 0,3 l beträgt. Das Ansprechverhalten der Bremse indessen ist passabel, wenngleich das Bremsgefühl etwas synthetisch daherkommt.

1,5 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Suzuki Swace hat serienmäßig eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung. Zwar steht bei ihm im Vergleich zum Plattformbruder von Toyota eine reduzierte Auswahl an optionalen Assistenten zur Verfügung, dafür bietet er aber die wichtigsten Features ohne Aufpreis schon serienmäßig. Dazu zählen ein Tempomat, sowie ein Abstandstempomat, wobei letzter aber nicht mit einem Spurführungsassistenten kombiniert werden kann. Hier gibt es lediglich einen einfachen Spurhalteassistenten. Darüber hinaus verfügt der Swace über eine Verkehrszeichenerkennung und die Möglichkeit die erkannten Tempolimits nach erfolgter Bestätigung in die Geschwindigkeitsregelung zu übernehmen. Ein Notbremsassistent mit Abstandswarner ist Serie, bis 80 km/h können auch Fahrradfahrer und Fußgänger erkannt werden. Zudem warnt der Swace serienmäßig vor Autos im toten Winkel und vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren – hier bremst er sogar automatisch bei erkannter Gefahr. Darüber hinaus beinhaltet die Fahrerüberwachung einen Müdigkeitswarner und einen Notfallassistenten, der bei Reaktionslosigkeit des Fahrers den Suzuki bis zum Stillstand abbremst.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	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	Serie
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Suzuki Swace ist technisch mit dem aktuellen Toyota Corolla Touring Sports identisch, weshalb er auch dessen Ergebnis beim Insassenschutz übernimmt. Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt er 95 Prozent der möglichen Punkte und damit ein sehr gutes Ergebnis (Test: 05/2019). Der Suzuki 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. Das automatisierte Notrufsystem "E-Call" ist Serie.

⊖ Hinten schützen die Kopfstützen die Passagiere nur bis zu einer Körpergröße von 1,70 m effektiv. Warndreieck und Verbandkasten liegen unter dem Kofferraumboden, wo sie bei beladenem Kofferraum schlecht erreichbar sind.

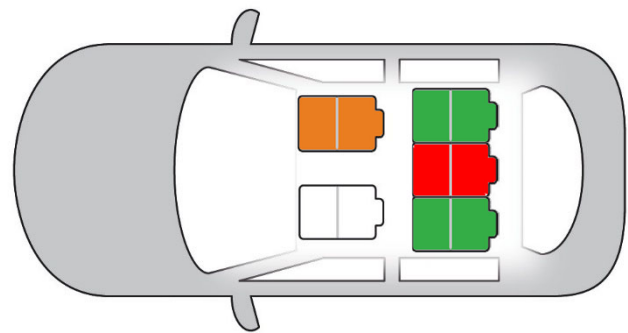
2,5 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Swace im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 84 Prozent. Isofix-Befestigungen samt i-Size-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank, dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen. 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 Schliessschalter am Armaturenbrett deaktiviert werden. Ist dies der Fall, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden. Für die Montage von Kindersitzen auf dem Beifahrersitz gibt es allerdings mitunter deutliche Einschränkungen.

⊖ 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.

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)

1,9 Fußgängerschutz

⊕ Mit 86 Prozent der Punkte erreicht der Suzuki bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm für den Fußgängerschutz ein gutes Ergebnis. Der serienmäßige Notbremsassistent kann

auch Radfahrer und Fußgänger erkennen, um nach Möglichkeit Personenunfälle zu verhindern.

1,5 UMWELT/ECOTEST

2,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Ecotest liegt der Verbrauch des Suzuki Swace 1.8 Hybrid bei durchschnittlich 4,7 l Superbenzin auf 100 Kilometer. Das bedeutet eine CO₂-Bilanz von 130 g/km. Dafür erhält der Kombi 40 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts verbraucht der Testwagen 3,6, außerorts 4,2 und auf der Autobahn 6,4 l Super pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel des Ecotest erreicht der Swace mit 50 Punkten die volle Punktzahl. Durch die insgesamt erzielten 90 Punkte erreicht der Hybrid die vollen fünf Sterne im ADAC Ecotest.

2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

Den Suzuki Swace gibt es ausschließlich in einer Ausstattungsvariante namens "Comfort+". Zum Basispreis von 34.790 Euro kommt beim Testwagen noch die Metallic-Lackierung für 690 Euro dazu, was in einem Gesamtpreis von 35.580 Euro resultiert. Das Preisniveau bewegt sich unterhalb des Toyota Corolla, zudem bietet der Swace wichtige Ausstattungsumfänge wie Einparkhilfe und Sitzheizung sowie einige zusätzliche Sicherheitsfeatures ohne Aufpreis. Sollte mehr Budget vorhanden sein, bietet die kurze Sonderausstattungsliste neben der Außenfarbe und etwas Zubehör keinen weiteren Raum für Individualisierung. Die Haftpflichtversicherung kommt mit Klasse 17 nicht allzu teuer, die Teil- und Vollkaskoversicherung liegen bei Klasse 24 bzw. 23. Die Japaner geben eine allgemeine Fahrzeuggarantie für drei Jahre und fünf Jahre Garantie auf die Hybrid-Komponenten, beides bis 100.000 Kilometer.

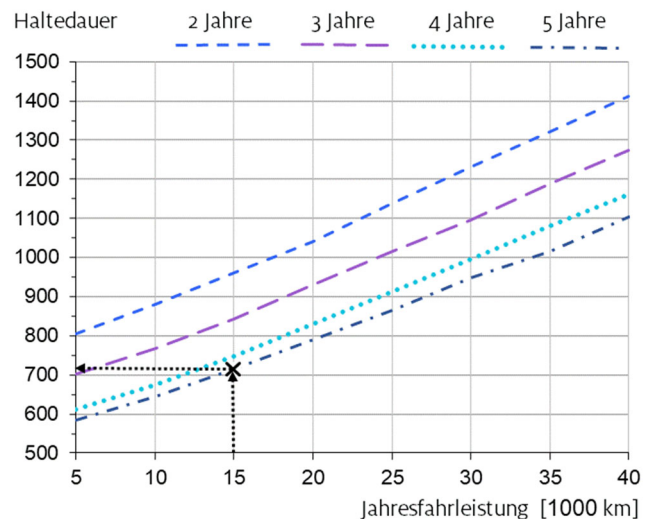
Verbrauch

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

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

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 715 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

Voll-Hybrid (4-Zyl.-Benziner/Elektromotor)	
Hubraum	1.798 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 5.200 1/min
Systemdrehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,5 l
CO ₂ -Ausstoß	102 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16V
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)	6,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,4 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R16 91V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Ecopia EP150
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
Ecotest-Verbrauch	4,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,6/4,2/6,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	113 g/km (WTW* 130 g/km)
Reichweite	915 km
Innengeräusch 130 km/h	70,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.432/453 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	480/815/1.305 l

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

Betriebskosten	125 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	111 Euro	Wertverlust	412 Euro
Monatliche Gesamtkosten	715 Euro		
Steuer pro Jahr	50 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/24		
Basispreis Swace 1.8 Hybrid Comfort+ CVT	34.790 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.03.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.480
Km-Stand bei Testbeginn	4.218 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. * 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	-
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)

2,1

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: Juli 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutaj