



Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid Comfort+

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(61 kW/82 PS)

Der Suzuki Swift zählt weltweit zu den meistverkauften Kleinwagen. Auf dem drittgrößten Pkw-Markt Indien stand er letztes Jahr sogar auf Platz eins der Hitliste. In Deutschland läuft der Japaner inzwischen für viele unter dem Radar, doch die siebte Generation soll den Swift zurück in die Erfolgsspur bringen. Die Voraussetzungen dafür sind gar nicht schlecht, schließlich lichtet sich das Feld der Kleinwagen zunehmend. Und während die meisten Autos mit jedem Modellwechsel größer und schwerer werden, hält der Swift diesem Trend mit lediglich 3,86 m Länge und einem bemerkenswert niedrigen Leergewicht von 938 kg entgegen. Das geringe Gewicht des Mildhybrids trägt zum geringen Verbrauch bei. Der 1,2 l große Dreizylinder begnügt sich mit lediglich 4,8 l/100 km. Da zudem die Schadstoffemissionen gering ausfallen, sichert sich der Swift 1.2 Dualjet Hybrid mit vier Sternen ein hervorragendes Ergebnis im ADAC Ecotest. Der mit 82 PS und mageren 112 Nm recht schwächliche Sauger reicht fürs entspannte Vorankommen, sportliche Gefühle wollen trotz des leichtfüßigen Handlings allerdings nicht recht aufkommen. Dies liegt neben der gefühllosen Lenkung vor allem an den viel zu langen Bremswerten, die auf die griparme Leichtlaufbereifung zurückzuführen ist. Ein Bremsweg von über 40 m ist heutzutage auch bei einem Kleinwagen nicht mehr zeitgemäß - hier besteht seitens Suzuki dringender Nachbesserungsbedarf. Das ist schade, da der Swift zwar mit dem hohen Innengeräuschniveau, den teils nervtötenden Warntönen oder dem fehlenden Regensensor etwas Nachsicht vom Fahrer erfordert, grundsätzlich aber ein durchdachter und bemerkenswert gut ausgestatteter Kleinwagen ist, der mit seinem niedrigen Verbrauch und den kompakten Abmessungen bestens in die Zeit passen würde - wäre er nur beim Thema bremsen nicht aus der Zeit gefallen. **Konkurrenten:** u. a. Hyundai i20, Opel Corsa, Peugeot 208, Toyota Yaris, VW Polo.

- ⊕ sichere Fahreigenschaften, kompakte Abmessungen und geringes Gewicht, sparsamer und sauberer Benziner, gute Serienausstattung
- ⊖ zu langer Bremsweg, kein Regensensor, durchzugsschwacher Saugmotor, hohes Innengeräuschniveau und nervige Warntöne, fehlender Einklemmschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **1,9**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,5 Verarbeitung

Die Karosserie ist ordentlich verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, fallen teils aber recht groß aus. Negativ stoßen vor allem der billige Ladeboden, die kratzempfindlichen Kunststoffseitenwände im Kofferraum sowie das blanke Blech unter dem Ladeboden auf. Das Interieur ist sorgfältig zusammengesetzt und verknüpft sich selbst auf schlechten Straßen Knarz- oder gar Klappergeräusche. Scharfkantige Kunststoffgrate oder beim kräftigen Hinfassen knarrende Kunststoffteile teilt sich der günstige Kleinwagen mit manch hochpreisigem Premiumprodukt und sind daher verzeihbar.

Bei der Unterbodenverkleidung haben sich die Japaner keine allzu große Mühe gegeben: Sowohl hinten als auch in der Mitte ist der Unterboden offen, zudem wurde Unterbodenschutz teils recht nachlässig aufgetragen.

3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den bemerkenswert niedrigen Testverbrauch von 4,8 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem lediglich 37 l fassenden Tank eine theoretische Reichweite von 770 km - ein guter Wert für einen Kleinwagen. Die maximal mögliche Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 427 kg - das dürfte in Anbetracht des kleinen Kofferraums in den allermeisten Fällen ausreichen.

Suzuki gibt für die Anhängerkupplung eine Stützlast von 60 kg an. Wenn man auf einem Fahrradträger Pedelecs transportieren will, wird es bei zwei Stück schon knapp. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einem Gesamtgewicht von 1.000 kg an den Haken, ungebremste Hänger dürfen lediglich 400 kg wiegen.

⊕ Mit einer Länge von lediglich 3,86 m und einem Wendekreis von 10,6 m ist der Kleinwagen recht wendig in der Stadt unterwegs; von Vorteil ist dabei auch seine geringe Breite von 1,87 m (inklusive Außenspiegeln). Schön, dass Suzuki dem Trend zu stetig größeren Autos widersteht und das Größenwachstum auf ein Minimum beschränkt - der neue Swift ist lediglich zwei Zentimeter länger als der Vorgänger, die Breite ist sogar identisch.

3,1 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorne, da man die vordere Kante nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorn kann man gut sehen, hinten fällt das deutlich schwerer; es gibt in der getesteten Ausstattungsvariante aber serienmäßig eine Rückfahrkamera mit Parksensoren hinten, die für präzises Rangieren von Vorteil sind. Parksensoren vorn sind jedoch ebenso wenig erhältlich wie ein

⊖ Das Interieur hinterlässt einen selbst für Kleinwagenverhältnisse nicht sonderlich wertigen Eindruck. Sämtliche Kunststoffe sind hart, kratzempfindlich und wirken teils speckig. Im Kofferraum befinden sich kratzempfindliche Kunststoffverkleidungen, die schnell bleibende Schäden davontragen. Die Dachsäulenverkleidungen müssen ohne Stoffüberzug auskommen und der Dachhimmel macht einen recht billigen Eindruck.

Die Motorhaube wird nur von einem Haltestab offen gehalten, eine Gasdruckfeder würde die Handhabung komfortabler gestalten.

⊖ Der Swift bringt ab Werk keinerlei Hilfsmittel für eine Reifenpanne mit. Selbst ein Tirefit-Set ist lediglich über das Zubehörprogramm erhältlich. Und obwohl es unter dem Kofferraumboden eine Reserveradmulde gibt, ist selbst ein Notrad nicht verfügbar.

Die Tankklappe ist immer noch nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss über einen kleinen Hebel entriegelt werden - zumindest befindet sich dieser nicht mehr links vom Fahrersitz, sondern links vom Lenkrad im Armaturenbrett und ist dort besser zu erreichen. Zudem kann der Swift mit Diesel befüllt werden, da eine Sicherungsklappe im Stutzen fehlt.

Dachlasten sind für den Swift nicht zulässig. Der Transport etwa einer Dachbox, um den Stauraum zu erweitern, ist somit nicht möglich.



Die breiten Dachsäulen hinten stören bei einer sonst vernünftigen Rundumsicht.

Parkassistent.

Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, das spiegelt sich auch in der ADAC Rundumsichtmessung wider, die dem Swift ein noch zufriedenstellendes Zeugnis ausstellt. Lediglich die breiten C-Säulen schmälern die Aussicht nachhaltig.

⊕ In allen Ausstattungsvarianten leuchten serienmäßig LED-Scheinwerfer die Fahrbahn aus. Lichtintensität und Leuchtweite gehen vollkommen in Ordnung, zudem blendet der serienmäßige Fernlichtassistent automatisch auf und ab. Leider hat sich Suzuki bei der Neuauflage die automatische Leuchtweitenregulierung gespart. Eine Scheinwerferreinigungsanlage oder weitere Funktionen wie Abbiege-, Kurvenlicht oder eine adaptive Lichtverteilung sind - wie in dieser Klasse die Regel - nicht zu haben.

⊖ Weder der Innen- noch die Außenspiegel blenden automatisch ab. Auch einen asphärischen Bereich für die Außenspiegel, der den toten Winkel verkleinern würde, gibt es leider nicht. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, was bei einem Abschleppvorgang problematisch sein kann, da man eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres anzeigen kann.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen in den Fünfsitzer gelingt leicht, die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher wenig. Die Sitzfläche befindet sich rund 45 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). In Summe eine günstige Konstellation. Die großen Türausschnitte vorn wie hinten sind im Alltag praktisch. Steigt man hinten ein, wirkt lediglich der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend. Die Türrasten sind ausreichend kräftig ausgelegt und halten die Türen selbst an Steigungen offen. Leider gibt es hinten nur zwei Positionen, vorn sind es drei. Lediglich der Fahrer sucht einen Haltegriff am Dachhimmel vergebens, für die drei anderen

3,4 Kofferraum-Volumen

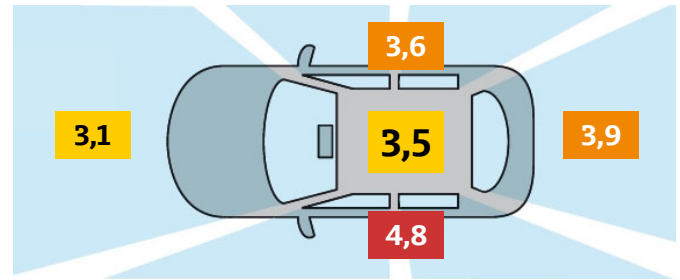
Das Kofferraumvolumen fällt in Anbetracht der geringen Fahrzeuglänge von lediglich 3,86 m erwartungsgemäß knapp aus. Bis zur Abdeckung können lediglich 275 l verstaut werden. Bis unter das Dach beladen passen 350 l oder alternativ fünf Getränkekisten in das Ladeabteil. Klappt man die Lehnen um, beträgt das Ladevolumen bis zur Fensterunterkante 640 l (aus Sicherheitsgründen empfohlen) und bis unter das Dach 1.030 l.

3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht entriegeln und öffnen, der Taster ist zwischen Heckschürze und Klappe

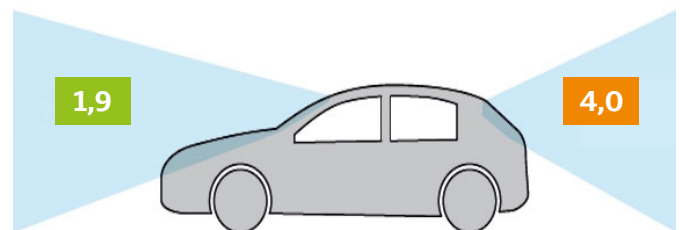
Rundumsicht

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.



Außensitzenden sind die Griffe vorhanden. Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß und lassen sich haptisch unterscheiden.

Während ein schlüsselloses Zugangssystem selbst in manch hochpreisigem Modell Aufpreis kostet, bringt der Swift dieses praktische Gimmick bereits in der Basisausstattung serienmäßig mit. Und im Gegensatz zu vielen Premiummodellen lässt sich das System im Swift dank aufwendiger UWB-Technik kaum überwinden - den ADAC Testern ist dies jedenfalls nicht gelungen. Weiterführende Informationen zum Thema "Keyless" gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 275 l Volumen bietet der Kofferraum des neuen Swift geringfügig mehr Platz als der im Vorgängermodell.

versteckt. Sie schwingt nicht besonders hoch, schon ab etwa 1,80 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um sich diesen nicht etwa am abstehenden Schloss zu stoßen. Zum Schließen der Klappe gibt es lediglich eine Griffmulde rechts in der Heckklappe - der Vorgänger besaß noch zwei Aussparungen. Die Ladekante befindet sich mit knapp 72 cm für einen Kleinwagen recht hoch über der Straße, entsprechend weit muss das Gepäck beim Einladen angehoben werden. Erschwerend kommt die 24 cm hohe Stufe zum Ladeboden hinzu, die besonders das Entladen erschwert.

⊖ Es gibt nur eine kleine Lampe im Kofferraum, für eine gleichmäßige Ausleuchtung zu wenig. Klappt man die Rückbank um, ergibt sich eine deutliche Stufe am Boden. Unpraktisch, wenn man lange Gegenstände transportieren möchte.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt vom Innenraum aus umklappen, das funktioniert unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen sollte man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt nur einen Taschenhaken links, sonst bietet der Kofferraum keine praktischen Details wie Netze oder



Die recht hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

Fächer. Lediglich in der Reserveradmulde findet man einen mit ca. 15 l allerdings sehr kleinen Stauraum.

3,3 INNENRAUM

3,2 Bedienung

Das Cockpit wirkt nicht sonderlich modern, was hinsichtlich der Bedienung jedoch durchaus als Vorteil zu sehen ist. So verfügt der Swift über ein hervorragend ablesbares Kombiinstrument mit analogen Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Motordrehzahl und ein Multifunktionslenkrad mit "echten" Tasten sowie eine separate Klimabedieneinheit. Um die Einstellungen für Sitze, Lenkrad, Außenspiegel, Fahrlicht vorzunehmen, gibt es konventionelle und gut erreichbare Bedienelemente.

Der Touchscreen, über den das Infotainmentsystem bedient wird, ist hoch platziert, dem Fahrer zugewandt und gut erreichbar. Es reagiert spontan auf Befehlseingaben, leider ist das Display schlecht entspiegelt und es gibt keine Drehregler für die Infotainmentlautstärke sowie den Kartenzoom. Die Menüstruktur ist aufgrund des überschaubaren Funktionsumfangs rasch verinnerlicht.

⊖ Die Fahrzeugeinstellungen lassen sich nur umständlich über das Kombiinstrument vornehmen. Erschwerend kommt hinzu, dass es für die Bedienung keine Lenkradtasten gibt, sondern man diese mittels eines schlecht erreich- und

bedienbaren Wählknopfs vornehmen muss, der aus der Abdeckscheibe des Kombiinstrumentes ragt. Die Bedienung während der Fahrt lenkt stark vom Verkehrsgeschehen ab und stellt damit ein großes Risiko dar. Zudem sind die kryptischen



Die ordentliche Verarbeitungsqualität im Innenraum kann über die wenig wertige Materialanmutung nicht hinwegtrösten. Die Bedienung geht weitgehend in Ordnung, auch wenn man sich im Detail funktionalere Lösungen wünschen würde.

Abkürzungen besonders der Assistenzsysteme für den Laien kaum zu verstehen. Die Schalterbeleuchtung fällt insgesamt spärlich aus. Weder Luftdüsenrädchen, noch Spiegeleinsteller und Fensterheberschalter oder Bedienelemente am Dachhimmel werden erhellt. Als Innenraumbeleuchtung gibt es lediglich vorn eine zentrale Leuchte, jedoch keine Leseleuchten. In den Sonnenblenden sowie für den Fondbereich vermissen wir generell eine Beleuchtung. Ausschließlich das

2,9 Multimedia/Konnektivität

Der Swift Comfort+ bietet serienmäßig ein Audio-System mit sechs Lautsprechern (vier vorn, zwei hinten) inklusive digitalem Radioempfang (DAB+), Navigationssystem, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -audiostreaming. Zur Smartphone-Anbindung stehen Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) zur Verfügung. Zudem ist der Swift mit zwei USB-A- sowie einem USB-C-Anschluss ausgestattet. Die serienmäßige Sprachsteuerung ist hingegen auf vorgegebene Sprachbefehle angewiesen und hat damit nur einen stark eingeschränkten

2,8 Raumangebot vorn

Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis gut 1,90 m genug Platz, die Kopffreiheit würde sogar für fast 2,10 m Körpergröße ausreichen. Die Innenbreite fällt, wie bei Kleinwagen üblich,

3,8 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es Kleinwagen-typisch recht knapp zu. Die Beinfreiheit reicht für rund 1,75 m große Menschen aus, wenn die Vordersitze für 1,85 m Personengröße eingestellt sind. Allerdings lassen sich große Schuhe nicht unter den Vordersitzen verstauen. Die Kopffreiheit erlaubt bis zu rund 1,90 m große Insassen. Die hohe Seitenlinie und die bis zum Kopf reichende C-Säule haben zur Folge, dass das Raumgefühl nur durchschnittlich ausfällt.

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt, lediglich die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Vorn gibt es recht kleine Türfächer und offene Ablagemöglichkeiten zwischen den Sitzen; in die Türfächer vorn passen immerhin 1-l-Flaschen hinein. Die beiden Becherhalter vorn sind recht simpel gestaltet und halten daher nicht jeden Getränkebehälter ausreichend fest. Hinten stehen ein Becherhalter zwischen den Vordersitzlehnen sowie eine

Fahrerfenster ist mit einer Ab- und Aufwärtsautomatik ausgestattet, die restlichen Fenster bieten keine Automatikfunktion. Bei voll geöffneten Türen muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, um die Türgriffe zu erreichen. Einige Tasten wie etwa die der Sitzheizung neben dem Handbremshebel befinden sich außerhalb des Sichtfelds und lenken den Blick dadurch von der Fahrbahn.

Nutzen. Ihr fehlt ebenso wie dem Navigationssystem die heutzutage übliche Onlineanbindung. Dies ist umso verwunderlicher, da der Swift ein Datenkommunikationsmodul besitzt, so dass man per Smartphone-App auf das Fahrzeug zugreifen kann.

⊖ Eine induktive Lademöglichkeit für Smartphones ist ausschließlich über das Zubehörprogramm erhältlich.

allerdings recht bescheiden aus. Das Raumempfinden im Swift ist aufgrund der vergleichsweise üppigen Kopffreiheit und der steilen Fensterflächen insgesamt gut.



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

geschlossene Lehnentasche auf der Beifahrerseite zur Verfügung. Das Handschuhfach ist mit der Bedienungsanleitung bereits nahezu vollständig belegt und zudem weder abschließbar noch beleuchtet.

3,4 KOMFORT

3,3 Federung

Der Swift bietet für einen Kleinwagen mit simpler Fahrwerks-technik (Verbundlenkerachse hinten) einen ordentlichen Federungskomfort, ist aber von den besten in dieser Klasse ein gutes Stück entfernt. Einzelhindernisse schluckt der Swift auch dank der kleinen Reifen mit hoher Flanke ordentlich, besonders auf der Autobahn wirkt der Japaner jedoch nicht

sonderlich souverän. Einerseits sorgt ein welliger Fahrbahnbelag für spürbare Unruhe, andererseits werden tiefe Bodenwellen mit ausgeprägten Aufbaubewegungen quitiert. Auch Kopfsteinpflaster und Geschwindigkeitshügel dringen deutlich vernehmbar zu den Insassen durch.

3,7 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt recht bequem, hat aber bei Kurvenfahrten recht wenig Seitenhalt, weil die Polsterung an den Seiten nachgiebig gestaltet ist. Während die vorderen Armauflagen in den Türen zumindest dünn gepolstert sind, müssen die hinteren Insassen sich mit harten Türauflagen begnügen. Die Kopfstützen vorn können in der Höhe eingestellt werden, der Abstand zum Hinterkopf lässt sich allerdings nicht verändern.

⊖ Eine SitzhöhenEinstellung bleibt dem Fahrersitz vorbehalten, der Beifahrersitz muss ohne auskommen. Zudem vermissen wir eine Mittelarmlehne zumindest für die vorderen Insassen - diese steigert den Komfort besonders bei längeren Strecken doch enorm und ist auch in der Kleinwagenklasse inzwischen ein absolutes "Muss". Die schwach konturierte Rückbank bietet kaum Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflage.

3,9 Innengeräusch

⊖ Der Suzuki Swift ist alles andere als ein Leisetreter - selbst für einen Kleinwagen. Der Geräuschdämmung haben die Entwickler offensichtlich keinen allzu großen Stellenwert beigemessen. Bei Tempo 130 haben wir einen Innen-

geräuschpegel von stattlichen 71,1 dB(A) ermittelt, der von den ausgeprägten Fahr- und Windgeräuschen herrührt. Der kernige Dreizylinder geht dabei trotz des hohen DrehzahlNiveaus akustisch unter.

3,0 Klimatisierung

Der Swift ist in der getesteten Ausstattung Comfort+ serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet, die niedrigeren Ausstattungslinien müssen mit einer manuellen Klimaanlage auskommen. Eine Sitzheizung für die Vordersitze zählt ebenso zur Serienausstattung wie auch abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule. Die Luftmenge kann man bei den äußeren Düsen

richtungsunabhängig einstellen, bei den zentralen Luftausströmern ist das leider nicht möglich. Der Fond wird lediglich über Lüftungsdüsen unterhalb der Vordersitze klimatisiert, Lüftungsdüsen zwischen den Vordersitzen sucht man wie in dieser Klasse üblich leider vergeblich.

3,1 MOTOR/ANTRIEB

3,4 Fahrleistungen

Der 1,2-l-Dreizylinder entwickelt bescheidene 112 Nm bei späten 4.500 Touren und eine maximale Leistung von 61 kW/82 PS. Sie sehen: Soll es zügig vorangehen, muss man dem Sauger hohe Drehzahlen abverlangen. Dann kann man mit dem mit 938 kg bemerkenswert leichten Kleinwagen durchaus flott unterwegs sein, was die ADAC Messungen belegen. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h vergehen 8,0 s (2./3. Gang), von 80 auf 120 km/h (3. Gang) benötigt der Swift 10,0 s. Bleibt

man jedoch im hohen Gang und nutzt das spärliche Drehmoment, legt der Japaner nur zögerlich an Geschwindigkeit zu. Im vierten Gang vergehen von 60 auf 100 km/h 14,1 s, in der höchsten Fahrstufe schier endlose 21,7 s.

Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h absolviert der Swift in rund 12,5 s, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 165 km/h.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder-Benziner arbeitet vergleichsweise kultiviert, konstruktionsbedingt sind im Innenraum Vibrationen in bestimmten Drehzahlbereichen aber deutlich zu spüren. Auch akustisch erreicht der kernig laufende Ottomotor nicht das Niveau eines Vierzylinders und wirkt besonders bei niedrigen

Drehzahlen brummig. Bei hohen Touren hingegen wird er recht laut.

Das Ansprechverhalten ist Saugmotor-typisch gut, die Leistung entwickelt der 1,2-l-Sauger homogen. Störend ist im Alltag das teils ruppige Ansprechverhalten bei niedrigen Drehzahlen.

3,0 Schaltung/Getriebe

Das manuelle Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich problemlos bedienen, auch wenn der Ganghebel noch knackiger und präziser geführt werden dürfte. Das Anfahren klappt gut, man kann die Kupplung ausreichend fein dosieren und benötigt darüber hinaus keine übermäßige Konzentration für geschliffene Gangwechsel. Dank serienmäßiger Berganfahrhilfe stellt selbst das Anfahren an Steigungen den Fahrer nicht vor große Herausforderungen. Aufgrund des fehlenden sechsten Gangs fallen nicht nur die Drehzahlsprünge gerade in den unteren

Fahrstufen recht groß aus, auch die Gesamtübersetzung ist recht kurz gewählt – die Kurbelwelle rotiert bei Tempo 130 im fünften Gang bereits mit 3.500 1/min.

⊕ Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei und startet den Motor dank des integrierten Startergenerators angenehm sanft.

⊖ Der Rückwärtsgang ist rechts hinten angeordnet, ungesichert und unsynchronisiert.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Swift hat ein ausgewogenes und sicheres Fahrwerk mitbekommen, er fährt sauber gerade aus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen nicht wirklich aus der Ruhe bringen. Auch reagiert er gut auf Lenkimpulse und kann einwandfrei beherrscht werden. In schnell durchfahrenen Kurven zeigt der Swift zwar etwas ausgeprägtere Lastwechselreaktionen, das ESP unterstützt den Fahrer aber effektiv.

Im ADAC Ausweichtest schneidet der wieselige Kleinwagen ebenfalls gut ab. Bei einem abrupten Lenkmanöver greift das elektronische Stabilitätsprogramm harsch ein. Dadurch baut der Swift viel Geschwindigkeit ab und lässt sich anschließend

problemlos durch den Slalomparcours dirigieren. Lenkt man sanfter und versucht den Suzuki möglichst flott durch den Ausweichtest zu bewegen, arbeitet das ESP dezenter und der Japaner erzielt ein bemerkenswert hohes Tempo. Das Limit setzen hierbei die griparmen Leichtlaufreifen, die den Swift trotz des geringen Fahrzeuggewichts frühzeitig untersteuern lassen. Zudem sorgt die gefühllose Lenkung dafür, dass sowohl die Präzision als auch der Fahrspaß etwas auf der Strecke bleiben.

Die Traktion des Frontrieblers gibt keinen Anlass zur Klage – dafür hat der drehmomentschwache Benziner schlicht zu wenig Schmalz.

2,8 Lenkung

Die Servolenkung hinterlässt einen nur durchschnittlichen Eindruck. Zwar lässt sich der kleine Japaner damit präzise dirigieren, allerdings ist das Lenkgefühl synthetisch und entkoppelt, wodurch auch die Rückmeldung von der Fahrbahn wortwörtlich auf der Strecke bleibt. Zudem ist die Zentrierung zu

schwach ausgeprägt und das Lenkrad stellt selbst bei höheren Geschwindigkeiten nicht vollständig in die Nulllage zurück. Die Direktheit der Übersetzung geht in Ordnung, von Anschlag zu Anschlag sind drei Umdrehungen erforderlich.

4,2 Bremse

⊖ Bei den Bremsmessungen patzt der neue Suzuki Swift. Aus 100 km/h kommt er bei einer Vollbremsung erst nach 40,1 (Mittelwert aus zehn Messungen) m zum Stehen – das ist deutlich zu viel. Zum Vergleich: Ein zuletzt getesteter Renault Clio mit ähnlicher Reifendimension benötigte 35,8 m. Was sich

zunächst gar nicht so dramatisch liest, entscheidet jedoch darüber, ob man rechtzeitig zum Stillstand oder es zu einem teuren Blech oder sogar Personenschaden kommt. Dort, wo der Clio bereits steht, ist der Swift noch mit 33 km/h unterwegs. Zwar lässt sich die Bremse gut dosieren, störend ist hingegen,

dass die Verzögerungsleistung der Motorbremse (Rollphase) durch die Rekuperation des Mild-Hybrid-Systems vom Ladezustand der Lithium-Ionen-Batterie abhängig und damit kaum vorhersehbar ist – kann die Batterie noch zusätzliche Energie speichern, ist die Verzögerung durch die höhere Rekuperationsleistung ausgeprägter als bei voll geladener Batterie.

2,7 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Swift punktet mit einem bemerkenswert großen Arsenal an Assistenzsystemen - und das unabhängig von der Ausstattungsvariante. Zum Serienumfang gehören neben obligatorischen Systemen wie einem Notbremssystem, einem Spurassistenten oder einer Verkehrszeichenerkennung sogar eine adaptive Geschwindigkeitsregelung oder ein Spurwechselassistent samt Querverkehrserkennung - Systeme, für die man in manch hochpreisigem Premiummodell Aufpreis zahlen muss. Auch einen Müdigkeitswarner und ein direktes Reifendruckkontrollsystem bringt der Kleinwagen ab Werk mit.





















⊖ Der gesetzlich vorgeschriebene Geschwindigkeitswarner lässt sich nur extrem umständlich über den Wählknopf im Kombiinstrument deaktivieren, während der Fahrt ist dies nicht möglich.

3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Suzuki Swift lediglich 67 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt drei von fünf möglichen Sternen (Test: 07/2024). Neben Front- und Seitenairbags vorn bringt er auch von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags mit. Einen Zentral- oder Knieairbag gibt es für den Japaner nicht. Die Kopfstützen vorne bieten Insassen bis 1,95 m Schutz, hinten immerhin noch für bis 1,70 m große Personen. Insassen vorn werden aktiv ermahnt sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer der Anschnallstatus angezeigt und es ertönt eine Warnung, wenn sich jemand auf der Rückbank während der Fahrt abschnallt.

⊖ Lediglich in der höchsten Ausstattungsvariante sind alle Sitzplätze mit einer Kopfstütze ausgestattet, die restlichen Ausstattungen beinhalten lediglich vier Kopfstützen. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und dort im Notfall schlecht zu erreichen, wenn Gepäck im Kofferraum liegt. Verzurrösen zur Gepäcksicherung über Kreuz sind im Kofferraum nicht vorhanden.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|------------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | nicht erhältlich |
|  | Kollisionswarnung | Serie |
|  | City-Notbremssystem | Serie |
|  | Vorausschauendes Notbremssystem | Serie |
|  | Vorausschauender Kreuzungsassistent | Serie |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem | Serie |
|  | Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren | Serie |
|  | Geschwindigkeitsbegrenzer | Serie |
|  | Tempomat | nicht erhältlich |
|  | 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 | nicht erhältlich/Serie |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem | Serie (direkt) |

3,3 Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit erhält der Swift beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm bescheidene 65 Prozent der möglichen Punkte (Test: 07/2024). Das Befestigen von Kindersitzen mit den Gurten klappt dabei gut, die hinteren Türen erleichtern den Zugang und die festen Gurtschlösser das Anschnallen. Noch besser gelingt die Montage mithilfe der Isofix-Vorrichtungen samt iSize-Kennzeichnung auf den hinteren Außenplätzen, lediglich hohe Kindersitze stehen an der C-Säule an. Auf dem Beifahrersitz gibt es keinen Isofix-Haken. Die Airbags lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann können rückwärtsgerichtete Babyschalen montiert werden.

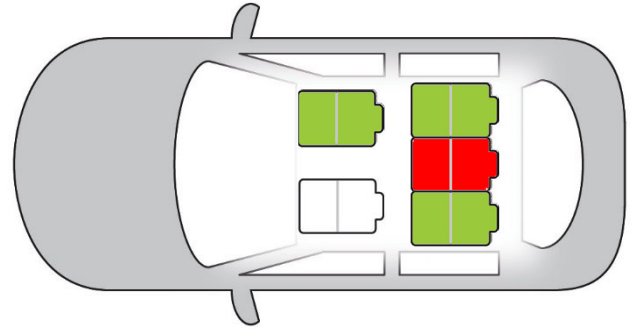
⊖ Der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze ungeeignet, sein Gurt ist zu kurz und die Gurtgeometrie ungünstig, zudem gibt es weder Isofix noch Ankerhaken. Nutzt man außen im Fond platzinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

Die elektrischen Fensterheber besitzen vorn wie hinten sehr

hohe Schließkräfte, was ein Einklemm- und Verletzungsrisiko birgt. Die Kindersicherung der Fondtüren ist selbst von Kinderhänden zu leicht bedienbar.

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)

2,7 Fußgängerschutz

Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Swift 76 Prozent der möglichen Punkte erzielen - ein ordentliches Ergebnis. Die Front sowie die Motorhaube erweisen sich dabei als recht nachgiebig, lediglich die A-Säulen sind wie üblich sehr steif ausgeführt und bergen daher ein erhöhtes bis hohes Verletzungsrisiko für Passanten und Fahrradfahrer.

⊕ Mit Ausnahme der Basisausstattung ist der Swift serienmäßig mit dem automatischen Notbremsassistenten ausgestattet, der Kollisionen mit Fußgängern aus bis zu 60 km/h vermeiden oder zumindest abmildern kann.

1,6 UMWELT/ECOTEST

2,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Der Kraftstoffverbrauch des Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid liegt im ADAC Ecotest 4,8 l Super pro 100 km, womit er das vierzylindrige Vorgängermodell nochmals um 0,3 l unterbietet. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 130 g/km, die 40 von 60 möglichen Punkten einbringt. Das Mildhybridsystem arbeitet mit einer Netzspannung von lediglich 12 Volt, während die leistungsfähigeren Systeme auf 48 Volt operieren und damit beispielsweise auch in der Lage sind, den Verbrenner kurzzeitig abzustellen.

Inner- und außerorts verbraucht der Suzuki je 4,4 l/100 km. Auf der Autobahn, wo der Swift aufgrund des fehlenden sechsten Gangs mit recht hohen Drehzahlen unterwegs ist, steigt der Verbrauch mit gemessenen 5,7 l/100 km deutlich an.

Verbrauch

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

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

1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas des Swift 1.2 Dualjet Hybrid sind gering. Nur die Partikelanzahl ist für Ecotest-Maßstäbe leicht erhöht, was den Swift einen Punkt kostet. Am Ende bleiben aber dennoch sehr gute 49 der 50 Punkte übrig. Mit insgesamt 89 Punkten landet der Japaner bei vier Sternen im

ADAC Ecotest und verfehlt den fünften Stern hauchdünn um einen Zähler. Auch bei Tests im Straßenverkehr mittels portablen Emissionsmessgerät bleibt der Suzuki sauber.

1,9 AUTOKOSTEN

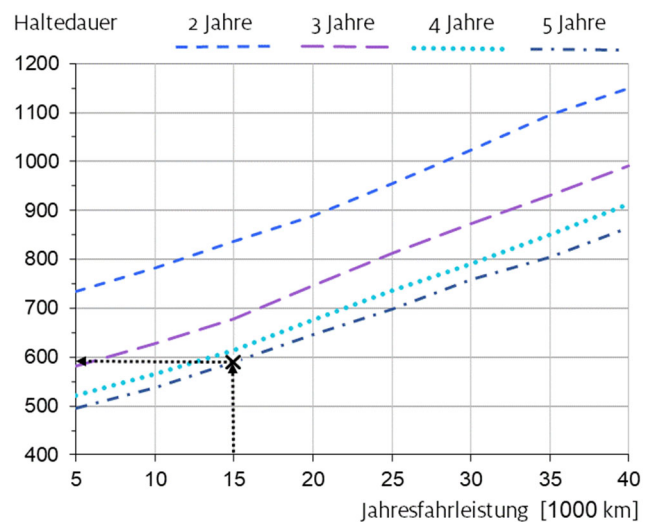
1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 21.100 Euro ist der Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid in der getesteten Topausstattung Comfort+ alles andere als ein Schnäppchen, zumindest ist der Japaner erfreulich umfangreich ausgestattet: So bringt der Japaner u. a. LED-Scheinwerfer, adaptive Geschwindigkeitsregelung, Totwinkelwarner und sogar ein Navigationssystem serienmäßig mit.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt lediglich 32 Euro, die Haftpflichtversicherung (KH: 15) ist günstig, die hohe Vollkaskoeinstufung (VK: 26) kommt dem Halter jedoch sehr teuer. Zum Service muss der Swift alle zwölf Monate oder 20.000 km – somit müssen selbst Wenigfahrer ihr Fahrzeug jährlich warten lassen. Die Fahrzeuggarantie beträgt drei Jahre/100.000 km und lässt sich gegen Aufpreis um bis zu drei Jahre und weitere 50.000 km erweitern. Die Garantie gegen Durchrostung beträgt zwölf Jahre.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 543 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | Swift 1.2 Dualjet Hybrid Club |
|--|-------------------------------|
| Aufbau/Türen | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 3/1197 |
| Leistung [kW (PS)] | 61 (82) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 112/4500 |
| 0-100 km/h [s] | n.b. |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 165 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP) | 4,4 S |
| CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP) | 98 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 15/26/21 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 30 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 515 |
| Preis [Euro] | 18.900 |

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

| | |
|--|---------------|
| Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]* | 5,1 |
| Nutzwert pro Tonne Leergewicht | |
| • Sitzplätze | 4,8 |
| • Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] | 293/682/1.098 |
| • Dachlast/Anhängelast [kg] | -/1.066 |
| Benötigte Verkehrsfläche [m ²] | 6,70 |
| Herstellungsland | Japan |
| Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]** | 62,1 |
| Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]** | 154 |

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

| | |
|--|----------------------------------|
| 3-Zylinder-Benziner (Mild-Hybrid), Euro 6e | |
| Hubraum | 1.197 ccm |
| Leistung | 61 kW/82 PS bei 5.700 1/min |
| Maximales Drehmoment | 112 Nm bei 4.500 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 5-Gang-Schaltgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 165 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | n.b. |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 4,4 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 99 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | n.b. |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 185/55 R16 |
| Länge/Breite/Höhe | 3.860/1.735/1.485 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.069/296 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 265/980 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 400/1.000 kg |
| Stützlast/Dachlast | 60 kg/- |
| Tankinhalt | 37 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre |
| Produktion | Japan, Sagara |

ADAC Messwerte

| | |
|--|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang) | 8,0 s |
| Elastizität 60-100 km/h (4./5. Gang) | 14,1/21,7 s |
| Drehzahl bei 130 km/h | 3.450 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 40,1 m |
| Reifengröße Testwagen | 185/55 R16 83V |
| Reifenmarke Testwagen | Yokohama BluEarth-ES32 |
| Wendekreis links/rechts | 10,6 m |
| Ecotest-Verbrauch | 4,8 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 4,4/4,4/5,7 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß Ecotest | 112 g/km (WTW* 130 g/km) |
| Reichweite | 770 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 71,1 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 1.865 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 938/427 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 275/640/1.030 l |

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

| | | | |
|--|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 117 Euro | Werkstattkosten | 65 Euro |
| Fixkosten | 129 Euro | Wertverlust | 232 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 543 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 32 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 15/26/21 | | |
| Basispreis Swift 1.2 Dualjet Hybrid Comfort+ | 21.100 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 04.04.2024 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 21.100 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 2.588 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/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 | - |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselsassistent | Serie |

INNEN

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

AUSSEN

| | |
|------------------------------|---------|
| Anhängerkupplung | Zubehör |
| Metalllackierung (orange) | Serie |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | - |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: November 2024

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