



## Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid Comfort+

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (61 kW/83 PS)

Suzuki bietet den Swift der sechsten Generation seit Juli 2020, mit Ausnahme der Sport-Variante, ausschließlich als 1.2 Dualjet Hybrid an. Wir testeten den Fünfsitzer in der höchsten Ausstattung Comfort+, der mit seinem neugestalteten Kühlergrill samt horizontaler Chromleiste, Frontantrieb und Fünfgang-Schaltgetriebe im japanischen Sagara vom Band rollt. Allradantrieb oder stufenloses CVT-Automatikgetriebe sind der mittleren Ausstattungslinie Comfort vorbehalten.

Kernstück des serienmäßigen Mild-Hybrid-Systems ist der integrierte Starter-Generator (ISG), der in der Rollphase die Bewegungsenergie zurückgewinnt, den kaum spürbaren Motorstart übernimmt und den Verbrenner bei Beschleunigungsvorgängen unterstützt (zu Gunsten der Fahrdynamik und des Kraftstoffverbrauchs). Da der Vierzylinder-Sauger seine maximale Leistung von 83 PS erst bei 6.000 1/Min. zur Verfügung stellt, muss er in hohen Drehzahlen betrieben werden, wenn es schnell voran gehen soll. So ist der simulierte Überholvorgang (von 60 auf 100 km/h) im zweiten Gang nach 8,5 s abgeschlossen, im fünften Gang vergehen dafür lange 24,2 s. Das Ergebnis im ADAC Ecotest fällt gut aus: Mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,1 l/100 km und einer sehr guten Abgasnachbehandlung erreicht der Swift vier von fünf Sternen.

Die Fahreigenschaften des Fünftürers können sich durchaus sehen lassen. Der Kleinwagen lässt sich stets gut positionieren, besteht den ADAC Ausweichtest mit Bravour und vermittelt dank seiner Agilität durchaus Fahrspaß. Die Lenkung schmälert den Fahreindruck hingegen. Auch wenn sie zielgenau ist, vermittelt sie dem Fahrer wenig Gefühl und kaum Rückmeldung. Zudem zentriert die Lenkung schlecht, die Mittellage ist kaum erfühlbar.

Der Japaner wird in drei Ausstattungsvarianten angeboten, für die getestete Ausstattung verlangt Suzuki mindestens 18.452 Euro – ein stolzer Preis, allerdings ist die Serien- und Sicherheitsausstattung recht üppig, sodass (neben Zubehörprodukten) lediglich die Metallic-Lackierung hinzubestellt werden kann. So befinden sich dann serienmäßig neben dem Sieben-Zoll-Touchdisplay inklusive SD-Navigationssystem und Digitalradio mit sechs Lautsprechern auch Klimaautomatik, Notbremssystem, Totwinkelwarner, Verkehrszeichenerkennung, Spurhaltesystem mit Lenkeingriff, adaptiver Tempomat, Fernlichtassistent und Müdigkeitswarner an Bord. **Konkurrenten:** u. a. Audi A1, Citroen C3, Ford Fiesta, Mazda 2, MINI Cooper, Opel Corsa, Peugeot 208, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Toyota Yaris, VW Polo.

- + sicheres Fahrwerk, saubere Abgase, gutes Platzangebot vorn, aerodynamische Optimierungen am Unterboden, serienmäßige LED-Scheinwerfer
- Lenkung mit wenig Rückstellmoment, CD-Laufwerk lediglich in Basisausstattung, fehlender Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **1,4**

### Zielgruppencheck

Familie **3,4**

Stadtverkehr **2,7**

60+ **2,9**

Langstrecke **3,5**

Transport **3,6**

Fahrspaß **3,6**

Preis/Leistung **2,1**

Ecotest ★★★★★☆

## 3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,7 Verarbeitung

Außen wirkt der Swift modern und schnörkellos, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal.

Innen zeigt sich der Kleinwagen ebenfalls solide verarbeitet, wenn auch die Mittelkonsole stabiler befestigt sein dürfte. Der Innenraum ist optisch eher schlicht gehalten. Die klaren Linien wirken unaufgeregt und alufarbene Applikationen hübschen das Interieur etwas auf.

⊕ Bei der Verkleidung des Unterbodens hat sich Suzuki sichtlich Mühe gegeben, vorn und seitlich sind Verkleidungen

angebracht – die aerodynamische Optimierung reduziert Luftverwirbelungen und senkt den Kraftstoffverbrauch.

⊖ Die im Innenraum verwendeten Kunststoffe sind jedoch allesamt hart und ohne Schäumung. 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 wäre komfortabler.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 5,1 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 37 Liter fassenden Tank eine theoretische Reichweite von 725 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 455 kg – das reicht für vier Erwachsene samt etwas Gepäck. Für den Fall einer Reifenpanne ist der Swift lediglich mit einem Reparaturset ausgestattet, das sich schnell als unbrauchbar erweist – ein Notrad ist über das Zubehörsortiment gegen Aufpreis erhältlich, dann befindet sich neben dem serienmäßigen Bordwerkzeug auch ein Wagenheber an Bord.

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 seiner Länge von 3,84 m und seinem Wendekreis von 10,6 m ist der Fünftürer recht wendig in der Stadt unterwegs; von Vorteil ist dabei auch seine geringe Breite von 1,88 m (inklusive Außenspiegeln).

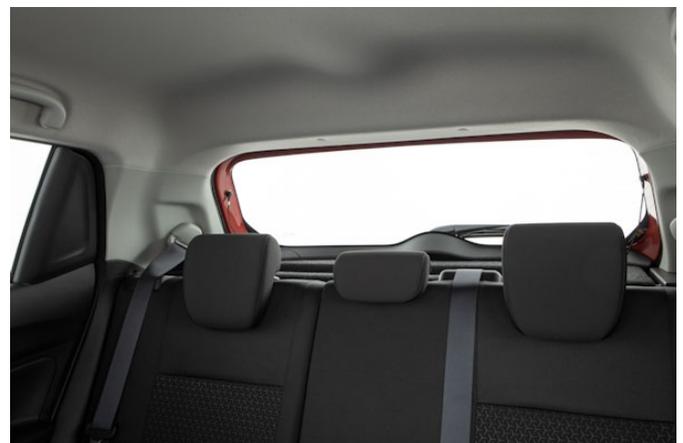
⊖ Mit einem geeigneten Grundträger dürfen auf dem Dach insgesamt maximal 30 kg transportiert werden. Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss über einen kleinen Hebel im Fahrerfußraum geöffnet werden. Zudem kann der Swift mit Diesel befüllt werden, da eine Sicherungsklappe im Stutzen fehlt.

Der Wendekreis unterscheidet sich in Abhängigkeit der Fahrtrichtung um 30 cm – im Uhrzeigersinn benötigt der Swift 10,3 m, entgegen des Uhrzeigersinns sind es hingegen 10,6 m.

### 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 kann man ab Werk nicht bestellen, hier muss eine Werkstatt mit Zubehörprodukten weiterhelfen. 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.

⊕ In allen Ausstattungsvarianten leuchten serienmäßig LED-Scheinwerfer inklusive automatischer Leuchtweitenregulierung die Fahrbahn aus. Lichtintensität und Leuchtweite



Die breiten Dachsäulen hinten stören bei einer sonst recht guten Rundumsicht. Die nur teilversenkbaren Kopfstützen sind weitgehend außerhalb des Sichtfeldes.

gehen vollkommen in Ordnung, zudem blendet der serienmäßige Fernlichtassistent automatisch auf und ab.

⊖ Auf eine Scheinwerferreinigungsanlage wurde verzichtet, zudem werden die serienmäßigen Halogen-Nebelscheinwerfer nicht für die Funktion des Abbiegelichts eingesetzt. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, was bei einem Abschleppvorgang problematisch sein kann, da man eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres anzeigen kann.

## 2,4 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. Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß und lassen sich haptisch unterscheiden.

⊖ Der Fünfsitzer ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist nicht ausreichend, da das Fahrzeug über

## 3,6 Kofferraum-Volumen

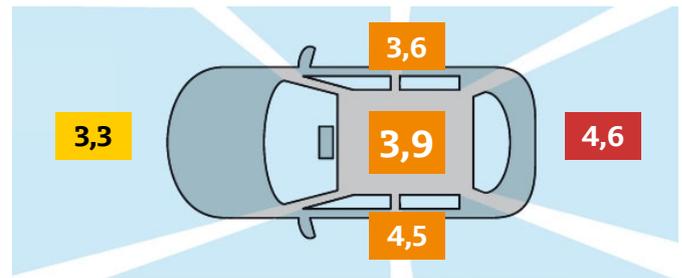
Das Kofferraum-Volumen fällt erwartungsgemäß gering aus. Bis zur Abdeckung können lediglich 250 l und bis unter das Dach 330 l verstaut werden. Bei nicht umgeklappten Sitzlehnen passen fünf Getränkekisten in das Ladeabteil. Klappt man die Lehnen um, passen bis zur Fensterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) 585 l und bis unter das Dach 955 l in das Ladeabteil.

## 3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht entriegeln und öffnen, der Taster ist lediglich etwas zwischen Heckschürze und Klappe versteckt. Sie schwingt nicht besonders hoch, schon ab etwa 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um sich nicht zu stoßen. Zum Schließen der Klappe gibt es zwei praktische Griffmulden in der Verkleidung innen. Die Ladekante befindet sich mit knapp 73 cm für einen Kleinwagen

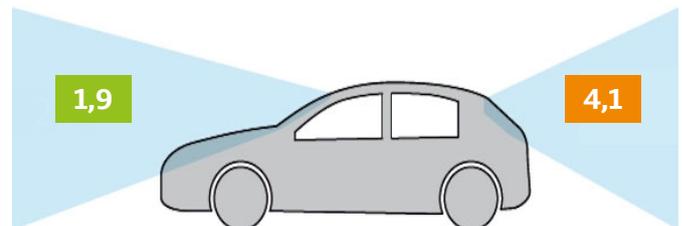
## Rundumsicht

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.



einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Positiv ist, dass das Keyless-System beim Suzuki-Händler dauerhaft deaktiviert werden kann. Dann lässt sich das Fahrzeug ausschließlich mit den Tasten der Funkfernbedienung öffnen und schließen.

Die hinteren Türgriffe sind schick in der Dachsäule versteckt, dadurch aber grundsätzlich nicht gerade ergonomisch und selbst für größere Kinder schlecht erreichbar.



Mit 250 l Volumen ist der Kofferraum des Swift von klassenüblicher Größe. Störend sind die hohe Ladekante und die deutliche Stufe bei umgeklappter Rücksitzbank

recht hoch über der Straße, entsprechend hoch muss das Gepäck beim Einladen angehoben werden.

⊖ Einen doppelten Kofferraumboden gibt es nicht, die Stufe innen ist circa 25 cm hoch, beim Ausladen muss man das Gepäck umständlich weit anheben. 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.

## 2,9 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 Fächer. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich – stellt man die drei hinteren Kopfstützen nach oben, haben sie bei größeren Gegenständen eine ähnliche Sperrwirkung wie ein grobmaschiges Netz.

## 3,0 INNENRAUM

### 2,9 Bedienung

Die Bedienung des Swift kann man schnell erlernen, zum einen gibt es nicht zu viele Einstellungsmöglichkeiten und Funktionen, zum anderen sind die Tasten bis auf wenige Ausnahmen sinnvoll platziert und nach Funktionen gruppiert. Eine der weniger sinnvollen Platzierungen sind die Knöpfe für die Sitzheizung neben der Handbremse, wo sie nicht im direkten Blickfeld der vorderen Insassen liegen.

Die Standard-Funktionen hat man gut im Blick beziehungsweise Griff, selbst wenn ein paar Details wie beispielsweise der Lichtschalter im linken Lenkstockhebel nicht optimal sind. Der Touchscreen des Navigationssystems befindet sich in noch günstiger Höhe, das Bedienteil der Klimaanlage könnte jedoch höher platziert sein, ist übersichtlich und verständlich gestaltet. Die Instrumente im Kombiinstrument sind klar gezeichnet und gut ablesbar; alle nötigen Informationen werden angezeigt oder sind über den Bordcomputer abrufbar. Bei geöffneten Türen inklusive Kofferraum wird der Fahrer gewarnt – auf eine offene Motorhaube wird er leider nicht hingewiesen.

⊕ In den Einstellungen des Touchdisplays kann die Tastatureingabe während der Fahrt deaktiviert werden – während sich dann die einzelnen Funktionen noch bedienen lassen, können Detailangaben wie beispielsweise Navigationsziele (u. a. Straßennamen) ausschließlich bei Fahrzeugstillstand vorgenommen werden.

⊖ Am Infotainmentsystem selbst kann man die Lautstärke nur umständlich über Sensortasten einstellen, Drehregler oder sonstige mechanische Tasten gibt es leider nicht. Die Fahrzeugeinstellungen lassen sich nur umständlich mittels Bordcomputer verändern und die Bezeichnungen der jeweiligen Einstellmenüs sind nicht klar verständlich –

immerhin bringt die Bedienungsanleitung Klarheit.

Die Schalterbeleuchtung fällt insgesamt spärlich aus. Weder Luftdüsenrädchen, noch Spiegeleinsteller und Fensterheberschalter oder Bedienelemente am Dachhimmel werden erhellt. Als Innenraumbelichtung gibt es lediglich vorn eine zentrale Leuchte, jedoch keine Leseleuchten; hinten fehlt die Beleuchtung komplett. Ausschließlich das Fahrerfenster ist mit einer Ab- und Aufwärtsautomatik ausgestattet, die restlichen Fenster bieten keine Automatik-Funktion. Bei voll geöffneten Türen muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, um die Türgriffe zu erreichen.



Die Verarbeitung im Innenraum ist gut, bei den verwendeten Materialien ist allerdings der Kostendruck in der Kleinwagenklasse spürbar. Hier gibt es bei dem einen oder anderen Konkurrenten inzwischen hochwertigere Lösungen. Die Bedienbarkeit geht weitgehend in Ordnung, auch wenn man sich im Detail funktionalere Lösungen wünschen würde.

## 2,7 Multimedia/Konnektivität

Die höchste Ausstattungsstufe bietet serienmäßig ein Audio-System mit sechs Lautsprechern inklusive digitalem Radioempfang (DAB+), Navigationssystem, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Lenkradbedienung. Zur Smartphone-Anbindung stehen Apple CarPlay und Android Auto zur Verfügung.

Neben einem USB- findet man zudem einen AUX-Anschluss an Bord.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist der Ausstattungsvariante Club vorbehalten.

## 2,5 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 nicht so üppig

aus, wie bei einem Kleinwagen zu erwarten. Das Raumempfinden im Swift ist aufgrund der vergleichsweise üppigen Kopffreiheit und der steilen Fensterflächen insgesamt gut.

## 3,7 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es nicht so großzügig zu, als Kleinwagen kann sich der Fünfsitzer aber sehen lassen; die Beinfreiheit reicht für knapp 1,80 m große Menschen, wenn die Vordersitze für 1,85 m Personengröße eingestellt sind. Die Kopffreiheit erlaubt bis zu rund 1,90 m große Insassen. Das Raumempfinden auf der Rückbank geht in Ordnung, nur die sehr breite C-Säule, die bis auf Kopfhöhe der hinten Sitzenden reicht, schränkt die Aussicht ein.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m ausreichend Platz.

## 4,1 Innenraum-Variabilität

⊖ Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine Längsverstellung ist nicht möglich. Vorn gibt es kompakte 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 geschlossene Lehnentasche auf der Beifahrerseite zur Verfügung. Das Handschuhfach ist recht klein, weder beleuchtet oder abschließbar noch klimatisiert.

# 3,3 KOMFORT

## 2,9 Federung

Die Federung des Swift zeigt sich grundsätzlich ausgewogen und komfortabel genug abgestimmt, wodurch er in den meisten Situationen manierlich federt. Allerdings spricht vor allem die Hinterachse bei mehreren aufeinander folgenden Wellen

oder harten Kanten etwas stößig an, wodurch der Swift unter solchen Umständen etwas unruhig wirkt. Kopfsteinpflaster sorgt für Vibrationen in Lenkrad und Sitzen und im Innenraum für deutliches Dröhnen, es nimmt aber nicht überhand.

## 3,5 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 vorn die Armauflagen gepolstert sind, müssen die hinteren Insassen sich mit

harten Türaufgaben 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; ebenso ist

eine Mittelarmlehne vorn lediglich über das Zubehörsortiment erhältlich. Die wenig konturierte Rückbank bietet kaum Seiten-

halt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflage.

## 4,0 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 71,2 dB(A) – lediglich ein ausreichender Wert, der die recht hohen Innengeräusche jenseits des Landstraßentempos widerspiegelt. Eine hauptverantwortliche Geräuschquelle kann nicht benannt werden, da die Fahrgeräusche im

Allgemeinen hoch sind. Auch wenn der Motor im oberen Drehzahlbereich durchaus dröhnend in Erscheinung tritt, dominieren je nach Geschwindigkeit gerade die Abroll- oder Windgeräusche die Geräuschkulisse.

## 3,2 Klimatisierung

Der Swift ist in der getesteten Ausstattung Comfort+ serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. 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 inneren Düsen oberhalb des Bildschirms ist das leider nicht möglich. Der Fond wird lediglich über Lüftungsdüsen unterhalb der Vordersitze klimatisiert.

## 3,3 MOTOR/ANTRIEB

### 3,7 Fahrleistungen

Der Swift wird außer in der Sport-Variante in allen Ausführungen von einem Vierzylinder-Ottomotor mit einem Hubraum von 1,2 l und einer Leistung von 83 PS angetrieben. Der Saugmotor erzeugt ein maximales Drehmoment von 107 Nm und zusätzlich unterstützt das serienmäßige Mild-Hybrid-System. Beim Ausrollen wird durch den integrierten Startergenerator (ISG) Strom erzeugt und in einer Lithium-Ionen-Batterie gespeichert. Beim anschließenden Anfahren und Beschleunigen wird der Strom zur Unterstützung des Ottomotors und

zugunsten des Kraftstoffverbrauchs eingesetzt. Bei den Fahrleistungsmessungen fährt der Suzuki dennoch ein lediglich ausreichendes Ergebnis ein. Sowohl beim Ansprechverhalten (2,6 s von Tempo 15 auf 30) im zweiten Gang als auch beim simulierten Überholvorgang (8,5 s von Tempo 60 auf 100) landet er im Mittelfeld. Die Elastizitätsmessungen bescheinigen dem Suzuki im fünften Gang träge Fahrleistungen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt gemäß Hersteller bei 175 km/h.

### 2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Saugbenziner bietet eine angenehme Laufkultur, wenn auch leichte Vibrationen in den Innenraum vordringen. Auf Gasbefehle spricht der Benziner spontan an, zieht aber trotz der Unterstützung des integrierten Starter-

Generators nicht besonders willig durch das Drehzahlband – die maximale Leistung liegt erst bei 6.000 1/min an. Möchte man flotter Vorankommen, sind hohe Drehzahlen erforderlich, die der Motor mit angestrengtem Dröhnen quittiert.

### 3,3 Schaltung/Getriebe

Das manuelle Fünfgang-Schaltgetriebe bietet insgesamt passable Schaltwege und lässt sich problemlos bedienen. 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. Die Ganganschlüsse passen gut zu Motor und Fahrzeug, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge zwischen den Gängen. Die Gesamtübersetzung wurde allerdings recht kurz gewählt – der Motor dreht bei Tempo 130 im fünften Gang bereits mit 3.500 1/min.

⊕ Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei und startet den Motor erstaunlich sanft.

⊖ Der Rückwärtsgang ist rechts hinten angeordnet, ungesichert und unsynchronisiert. Er klemmt oft (selbst im Stand) und es kracht im Getriebe, sollte er bereits vor dem Stillstand des Fahrzeugs eingelegt werden. Die Anzeige des empfohlenen Gangs im Kombiinstrument (Gangempfehlung) fällt recht klein aus und ist daher etwas unauffällig.

## 3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 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. Seitenneigung und Aufbaubewegungen bewegen sich im

kleinwagenüblichen Rahmen. Das Fahrverhalten zeigt der kleine Japaner auch im ADAC Ausweichtest, hier durchfährt er die Gassen sicher und gut kontrollierbar; die ESP-Eingriffe finden dabei kaum merklich und sehr effektiv statt, der Kleinwagen lässt sich nicht wirklich aus der Ruhe bringen. Wenn man es möchte, kommt aufgrund des leicht mitlenkenden Hecks richtig Fahrspaß auf – die Agilität gefällt.

### 3,4 Lenkung

Eine Schwäche leistet sich der kleine Japaner bei der Lenkung, sie vermittelt wenig Gefühl und Rückmeldung von der Fahrbahn. Man kann allerdings gut zielen, wie sich beispielsweise im Ausweichtest zeigt. Die Direktheit der Übersetzung geht in Ordnung, von Anschlag zu Anschlag sind 3,1 Umdrehungen erforderlich.

⊖ Die Zentrierung ist im Alltag zu gering, die Nulllage schwer erfüllbar und gerade bei Geschwindigkeiten unterhalb von 100 km/h stellt das Lenkrad nicht in die Nullposition zurück. Zudem ist die Lenkung recht leichtgängig. Die Kombination dieser Eigenschaften bedingt, dass es oftmals schwer fällt exakt geradeaus zu fahren, weil man schlichtweg die Mittellage nicht findet.

### 3,6 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Suzuki (Mittelwert aus zehn Messungen) durchschnittlich 38,1 m – kein herausragender Wert. Immerhin spricht die Bremse ordentlich an und lässt sich angemessen dosieren. Auch bei höherer Beanspruchung treten keine Probleme oder Verschlechterungen auf.

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

## 2,4 SICHERHEIT

### 1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der getesteten Ausstattung Comfort+ sind Notbremssystem, Totwinkelwarner, Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren, Verkehrszeichenerkennung, Spurhaltesystem mit Lenkeingriff, Geschwindigkeitsbegrenzer, adaptiver Tempomat, Fernlichtassistent und Müdigkeitswarner immer an Bord. Bei einer Notbremsung blinkt die Warnblinkanlage bereits während der Bremsung in erhöhter Frequenz, um auf die Gefahrensituation hinzuweisen. Das Reifendruck-Kontrollsystem ermittelt die Reifendrucke über separate Sensoren an den Reifen.

### 2,7 Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest nach EuroNCAP Norm erreicht der Suzuki Swift mit dem in der getesteten Ausstattungslinie serienmäßigen Sicherheitspaket 88 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt vier von fünf Sternen (Test: 05/2017). Neben Front- und Seitenairbags vorn bringt er auch von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags mit. Die Kopfstützen vorne bieten Insassen bis 1,90 m guten 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.

### 3,3 Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit erhält der Swift beim Crashtest nach Euro NCAP Norm 75 Prozent der möglichen Punkte (Test: 05/2017). Das Befestigen von Kindersitzen mit den Gurten klappt dabei gut, die hinteren Türen erleichtern den Zugang und die festen Gurtschlösser das Anschnallen. Der Beifahrersitz eignet sich selbst für hohe Kindersitze, Isofix gibt es dort aber nicht; die Airbags lassen sich deaktivieren, somit können rückwärtsgerichtete Babyschalen montiert werden. Die äußeren Sitze hinten verfügen über Isofix-Halterungen und Ankerhaken samt iSize-Freigabe. Allerdings wird es für hohe Kindersitze eng, da sie an den C-Säulen anstehen. Auf den hinteren

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	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
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Außenplätzen sind zudem die Gurtenlenkpunkte ungünstig, was die Montage von Kindersitzen erschwert.

⊖ 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 platzeinnehmende 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.

### 3,1 Fußgängerschutz

Beim Crashtest nach EuroNCAP Norm konnte der Swift 69 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front sowie der mittlere Bereich der Motorhaube zeigten sich dabei recht nachgiebig, lediglich der zentrale Bereich der Motorhaubenkante vorn sowie die steifen Windschutzscheibensäulen erwiesen sich als zu hart und bergen daher ein erhöhtes bis hohes Verletzungsrisiko für angefahrene Personen.

## 1,8 UMWELT/ECOTEST

### 2,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

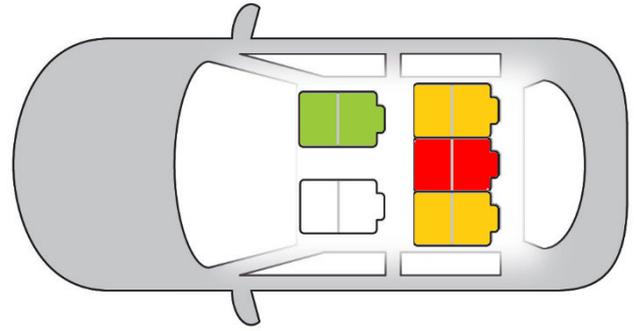
⊕ Der Kraftstoffverbrauch des Suzuki Swift 1.2 Dualjet Hybrid liegt im ADAC Ecotest bei insgesamt 5,1 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 144 g pro km, die 35 von 60 möglichen Punkten einbringt. Innerorts verbraucht der Suzuki 4,6 und außerorts 4,7 l/100 km. Nur auf der Autobahn schnellert der Verbrauch nach oben, hier fließen 6,2 l Super alle 100 km durch die Einspritzdüsen.

### 1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas des Swift 1.2 Dualjet Hybrid sind gering. Nur im Kaltstart-Zyklus (WLTP) liegt die Partikelanzahl kurz etwas erhöht, was den Swift einen Punkt kostet. Am Ende bleiben aber dennoch sehr gute 49 der 50 Punkte übrig. Mit insgesamt 84 Punkten landet der Japaner bei vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest. Auch bei

### 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)

⊕ 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.

### Verbrauch

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

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

Tests im Straßenverkehr mittels portablen Emissionsmessgerät bleibt der Suzuki sauber.

## 1,4 AUTOKOSTEN

### 1,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von knapp 18.500 Euro ist unsere getestete Variante für einen Kleinwagen ziemlich teuer, dafür zeigt sich der Testwagen aber sehr gut ausgestattet: Nicht nur eine Klimaautomatik und ein Radio-/Navigationssystem gehören zum Serienumfang, auch LED-Scheinwerfer und ein Notbremssystem. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 56 Euro

(nach WLTP-CO<sub>2</sub>-Wert), die Haftpflichtversicherung (KH: 13) ist günstig und die Kasko-Absicherung (VK: 19, TK: 22) dagegen vergleichsweise teuer.

Zum Service muss der Swift alle zwölf Monate oder 20.000 km – somit müssen selbst Wenigfahrer ihr Fahrzeug jährlich warten lassen.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 Dualjet Hybrid Club	Sport 1.4 Boosterjet Hybrid
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1373
Leistung [kW (PS)]	61 (83)	95 (129)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	107/2800	235/2000
0-100 km/h [s]	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	88	106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/19/22	13/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	56	92
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	16.230	23.200

#### 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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl. Ottomotor (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	1.197 ccm
Leistung	61 kW/83 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	107 Nm bei 2.800 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	88 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	185/55 R16V
Länge/Breite/Höhe	3.840/1.735/1.480 mm
Leergewicht/Zuladung	940/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	265/947 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	60/30 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)	8,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	15,4/24,2/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Reifengröße Testwagen	185/55 R16 83V
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Ecopia EP 150
Wendekreis links/rechts	10,6/10,3 m
EcoTest-Verbrauch	5,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,6/4,7/6,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	122 g/km (WTW* 144 g/km)
Reichweite	725 km
Innengeräusch 130 km/h	71,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.875 mm
Leergewicht/Zuladung	920/455 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/585/955 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>99 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>55 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>131 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>193 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	478 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/19/22		
Basispreis Swift 1.2 Dualjet Hybrid Comfort+	18.452 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.08.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	19.317 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.079 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> 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	176 Euro (Zubehör)/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 (60:40)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 487 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**1,4**

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

Stand: Oktober 2020  
Test und Text: Andreas Pfeffer