



Suzuki Swift 1.2 Dualjet Comfort ALLGRIP

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (66 kW / 90 PS)

Suzuki bietet den neuen Swift, abgesehen von der Sport-Variante, mit zwei Benzinern an: Einem Dreizylinder-Turbo und einem Vierzylinder-Sauger. Als eines von wenigen Kompakt-Fahrzeugen im Kleinwagensegment ist der Swift in Kombination mit Letzterem sogar als Allradler erhältlich. Der Saugbenziner selbst spricht gut aufs Gaspedal an, präsentiert sich aber als gemütlicher Geselle. Sein maximales Drehmoment von nur 120 Nm liegt erst bei 4.400 1/min an, sodass man den Motor in hohe Drehzahlen treiben muss, wenn es schnell voran gehen soll. Im Ecotest konsumiert der Testwagen 5,8 l/100 km – im Vergleich: mit dem aufgeladenen Dreizylinder-Benziner samt Mildhybrid-System lag der Verbrauch bei 5,6 l/100 km. Da der Saugbenziner im Vergleich zum Dreizylinder zudem aber keine erhöhten Partikelemissionen im Abgas vorweist, schneidet er insgesamt im Ecotest mit vier Sternen, einen besser als der Hybrid, ab. Die Fahreigenschaften des Swift Allgrip können sich sehen lassen. Der Kleinwagen lässt sich stets gut positionieren, besteht den ADAC Ausweichtest mit Bravour und vermittelt auch dank seiner Agilität Fahrspaß. Die Lenkung schmälert den Fahrereindruck aber deutlich. Auch wenn sie zielgenau ist, vermittelt sie dem Fahrer wenig Gefühl und kaum Rückmeldung. Zudem zentriert die Lenkung nicht, die Mittellage ist nicht erfühlbar.

Grundsätzlich wird der Swift mit vier Ausstattungsvarianten angeboten, getestet wurde die zweithöchste, für die Suzuki samt Allradantrieb mindestens 17.320 Euro verlangt. Als einzige Option ist die Metallic-Lackierung für 500 Euro erhältlich. Während die höchste Variante serienmäßig über ein Notbremsystem, ACC (Abstandsregeltempomat), eine Klimaautomatik und LED-Scheinwerfer verfügt, sind all diese Systeme aber nicht einmal gegen Aufpreis für die anderen Ausstattungsvarianten erhältlich – das ist nicht nachvollziehbar, da man so sowohl den Fahrkomfort als auch die -sicherheit steigern könnte. **Konkurrenten:** keine mit Allrad.

- + sicheres und komfortables Fahrwerk, saubere Abgase, Platzangebot vorn
- einfache Materialien im Innenraum, Lenkung mit wenig Rückstellmoment, recht hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,1**

AUTOKOSTEN **1,4**

Zielgruppencheck

Familie **3,5**

Stadtverkehr **2,7**

60+ Senioren **2,9**

Langstrecke **3,9**

Transport **3,6**

Fahrspaß **3,2**

Preis/Leistung **2,2**

EcoTest ★★★★★☆

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,8 Verarbeitung

Außen wirkt der Swift modern und unverspielt, nimmt hier und da Anleihen am Mini von BMW. Bei genauerem Blick außen über die Karosserie bleibt der gute Eindruck, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Am Unterboden hat Suzuki aber gespart. Weder der Motor noch die seitlichen oder hinteren Bereiche sind verkleidet. Immerhin gibt es beim Allgrip vor dem Kunststofftank stabile Rohre, die als Anfahrerschutz dienen.

Innen zeigt sich der Swift ebenfalls solide verarbeitet, wenn auch die Mittelkonsole stabiler befestigt sein dürfte. Der Innenraum ist optisch eher schlicht gehalten, die klaren Linien wirken unaufgeregt. Suzuki hübscht mit weißen

3,2 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch zugrunde, kommt der Swift mit einer Tankfüllung (37 l) rund 635 km weit. Er verfügt zwar über fünf Sitzplätze, der hinten in der Mitte ist aber schmal ausgeführt und damit nur Kindern zuzumuten. Die Zuladung des Testwagens von 450 kg ist mit vier Erwachsenen und etwas Gepäck schnell erschöpft - für mehr Leute oder Gepäck steht aber auch kaum Platz zur Verfügung. Bordwerkzeug ist vorhanden, ein Wagenheber kostet Aufpreis, ebenso wie ein Notrad; beides muss über den Zubehörbereich geordert werden und für beides ist im Swift eine Halterung vorhanden, die Nachrüstung damit einfach umzusetzen. Serienmäßig gibt es nur ein Reifenreparaturset. 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

3,5 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorne, weil 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, die für präzises Rangieren von Vorteil ist. Parksensoren kann man ab Werk nicht bestellen, hier muss eine Werkstatt mit Zubehörprodukten weiterhelfen. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt in üblicher Höhe und hat durch die Fensterflächen eine gute Sicht nach draußen. Das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wieder, die dem Swift ein noch zufriedenstellendes Zeugnis ausstellt. Nur die breiten C-Säulen schmälern die Aussicht und stören wirklich.

Zierleisten und alufarbenen Applikationen das Interieur auf.

⊖ Die im Innenraum verwendeten Kunststoffe sind jedoch allesamt hart und ohne Schäumung. Auch die Dachsäulenverkleidungen müssen ohne Stoffüberzug auskommen und der Dachhimmel macht einen arg billigen Eindruck.

Die Motorhaube wird nur von einem Haltestab offen gehalten, eine Gasdruckfeder wäre komfortabler.

knapp. Gebremste Anhänger dürfen zu einem Gesamtgewicht von 1.000 kg an den Haken, ungebremste Hänger dürfen aber nur 400 kg wiegen.

⊕ Mit seinen kompakten Ausmaßen und seinem Wendekreis von 10,6 Metern ist der Swift recht wendig in der Stadt unterwegs; von Vorteil ist dabei auch seine geringe Breite.

⊖ Zu einer möglichen Dachlast äußert sich Suzuki nicht, es wird weder im Handbuch noch in den technischen Daten eine Freigabe erteilt. Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung mit einbezogen und muss über einen kleinen Hebel im Innenraum geöffnet werden. Zudem kann der Swift mit falschem Kraftstoff befüllt werden, da ein Schutz im Stutzen fehlt.



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

Die Sicht in den Außenspiegeln - leider beide ohne zusätzlichen asphärischen Bereich für eine optimierte seitliche Sicht - ist zufriedenstellend, im Innenspiegel könnte sie besser sein.

Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst ordentlich. Abgesehen von der höchsten Ausstattungsvariante leuchten bei allen anderen Swift nur Halogenscheinwerfer die Fahrbahn aus. Das Resultat überzeugt kaum, weder Intensität noch Leuchtweite können mit den besseren LED-Scheinwerfern mithalten. Auf eine Scheinwerferreinigungsanlage sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung muss man ebenfalls verzichten.

⊖ Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, was bei einem Abschleppvorgang problematisch sein kann, da man eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres anzeigen kann.

2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen in den Swift gelingt leicht, die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher wenig. Die Sitzfläche befindet sich rund 46 cm über der Straße. In der Summe eine günstige Konstellation. Die großen Türausschnitte vorne 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 damit die leichten Türen auch an Steigungen offen. Leider gibt es hinten nur zwei Rasten, vorne sind es immerhin drei.

3,6 Kofferraum-Volumen

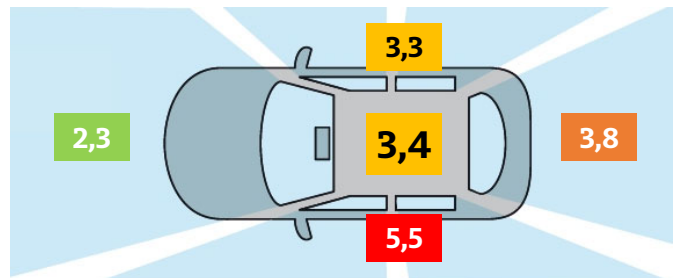
Der Kofferraum fasst in Standardkonfiguration 250 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 330 l zur Verfügung. Alternativ kann man fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 585 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 955 l Volumen verfügbar.

3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen, der Taster ist nur etwas versteckt zwischen Heckschürze und Klappe. Sie schwingt nicht besonders hoch, schon ab etwa 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um sich nicht zu stoßen.

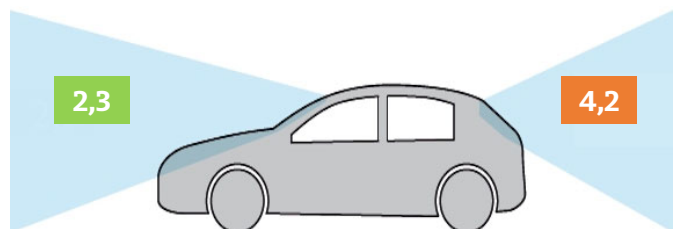
Rundumsicht

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.



Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß und lassen sich haptisch unterscheiden. Die Follow-me-home-Funktion beleuchtet das Umfeld nach dem Ab- und Aufschließen.

⊖ Einen Haltegriff am Dachhimmel gibt es nur über der Beifahrertür. Die hinteren Türgriffe sind chic versteckt in der Dachsäule, dadurch aber grundsätzlich nicht sehr ergonomisch und selbst für größere Kinder schlecht erreichbar.



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

Zum Schließen der Klappe gibt es zwei praktische Griffmulden in der Verkleidung innen. Die Ladekante befindet sich mit knapp 75 cm für einen Kleinwagen recht hoch über der Straße, entsprechend hoch muss das Gepäck beim Einladen angehoben werden.

⊖ Einen doppelten Kofferraumboden gibt es nicht, die Stufe innen ist fast 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 einlädt.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, 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.

3,2 INNENRAUM

3,1 Bedienung

⊕ Die Bedienung des Swift kann man schnell erlernen, zum einen gibt es nicht zu viele Einstellmöglichkeiten und Funktionen, zum anderen sind die Tasten bis auf wenige Ausnahmen sinnvoll platziert und nach Funktionen gruppiert. Eine der bedingt sinnvollen Ausnahmen sind die Knöpfe für die Sitzheizung neben der Handbremse, wo sie nicht im direkten Blickfeld der vorderen Passagiere liegen. Die Tasten links unten am Armaturenbrett werden teilweise vom Lenkrad verdeckt, sie werden in der Regel aber nur selten benötigt. Die Standard-Funktionen hat man gut im Griff, auch wenn ein paar Details wie der Lichtschalter im linken Lenkstockhebel nicht optimal sind. Der Monitor des Navigationssystems befindet sich in noch günstiger Höhe, das Bedienteil der Klimaanlage könnte aber höher platziert sein. Es ist aber übersichtlich und verständlich gestaltet. Die Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar; alle nötigen Infos werden angezeigt oder sind über den Bordcomputer abrufbar. Bei allen Türen inklusive Kofferraum wird der Fahrer gewarnt - auf eine offene Motorhaube wird er leider nicht hingewiesen.

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

anleitung Klarheit. Die Schalterbeleuchtung fällt insgesamt spärlich aus. Weder die Luftdüsenrädchen, noch die Spiegeleinsteller und Fensterheberschalter oder die Bedienelemente am Dachhimmel werden nachts erhellt. Als Innenraumbeleuchtung gibt es vorne nur eine zentrale Leuchte, jedoch keine Leseleuchten; hinten fehlt die Beleuchtung komplett. Nur das Fahrerfenster ist mit einer Ab- und Aufwärtsautomatik ausgestattet, auf der Beifahrerseite gibt es keine Automatik-Funktion. Die hinteren Insassen müssen bei der getesteten Ausstattungsvariante noch von Hand kurbeln.



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 in Ordnung, auch wenn man sich z.T. eine funktionalere Lösung wünschen würde.

3,1 Multimedia/Konnektivität

Ein Audio-System mit DAB-Empfang und Bluetooth-Freisprechanlage verbaut Suzuki im Comfort serienmäßig. Ebenso sind ein USB-, ein AUX-Anschluss und ein SD-Kartenschacht dabei. Handys lassen sich nach Bedarf auch über Apple CarPlay und Android Auto koppeln. Spezielle Online-Dienste bietet Suzuki nicht an. Grundsätzlich ist ab

Werk für den Comfort ein Navigationssystem nicht bestellbar, man kann das System aber nach dem Kauf beim Händler nachrüsten lassen.

⊖ Ein CD- oder DVD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

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 Swift 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 1,85 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 1,80 m ausreichend Platz.

4,1 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorne gibt es Ablagen in den Türen und zwischen den Sitzen; die Türfächer vorne sind allerdings schmal, nur kleinere Flaschen passen hinein. Die beiden Becherhalter vorne sind sehr simpel gestaltet und halten nicht jeden Getränkebehälter ausreichend fest. Hinten stehen ein Becherhalter zwischen den Vordersitzlehnen sowie kleine

Türfächer zur Verfügung. Eine Lehnentasche gibt es nur auf der Beifahrerseite. Das Handschuhfach ist recht klein, nicht beleuchtet oder abschließbar und nicht klimatisiert.

3,4 KOMFORT

2,9 Federung

Die Federung des Swift Allgrip zeigt sich grundsätzlich ausgewogen und komfortabel abgestimmt, wodurch der Swift in den meisten Situationen manierlich federt. Allerdings spricht vor allem die Hinterachse bei mehreren auf-

einander 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 Türauflagen begnügen. Die Kopfstützen vorne können in der Höhe eingestellt werden, der Abstand lässt sich nicht variieren.

⊖ Eine SitzhöhenEinstellung bleibt dem Fahrersitz vorbehalten, der Beifahrersitz muss ohne auskommen;

4,1 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 71,6 dB(A) - ein nur ausreichender Wert, der die recht hohen Innengeräusche jenseits des Landstraßentempos widerspiegelt. Eine hauptverantwortliche Geräusch-

ebenso gibt es weder vorne noch hinten eine Mittelarmlehne. Für vorn ist aber zumindest eine über das Zubehör erhältlich. Die wenig konturierte Rückbank bietet kaum Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflege.

quelle kann aber nicht benannt werden, da die Fahrgeräusche im Allgemeinen hoch sind. Je nach Geschwindigkeit sind mal mehr der Motor und mal Abroll- oder Windgeräusche ein Stück dominanter.

3,7 Klimatisierung

Der Swift ist in der getesteten Ausstattung Comfort serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet, eine Automatik ist auch nicht gegen Aufpreis erhältlich. Eine Sitzheizung für die Vordersitze ist aufpreisfrei dabei. Auch abgedunkelte hintere Scheiben ab der B-Säule bringt der Swift mit.

Die Luftmenge kann man bei den äußeren Düsen unabhängig von der Richtungseinstellung justieren, bei den inneren Düsen oberhalb des Bildschirms aber nicht.

3,1 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen

Mit dem Vierzylinder-Saugbenziner ist der Swift nicht gerade übermotorisiert. Das Aggregat besitzt lediglich ein Drehmoment 120 Nm, das zudem erst bei 4.400 1/min anliegt. Gerade im Vergleich zu aktuellen Turbobenzinern der Leistungsklasse wirkt der Sauger recht müde im Antritt. Vor allem die Elastizitätsmessungen in den zwei größten Gängen offenbaren dies: um aus Tempo 60 auf 100 zu beschleunigen benötigt der Swift im vierten Gang 14,6 s

und im fünften Gang sogar 22,1 s. Um einmal flotter voran zu kommen, muss man den Testwagen also höher drehen lassen, dann geht es laut Hersteller auch in 12,6 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit soll bei 170 km/h liegen. Der im ADAC Autotest gemessene Sprint von 60 auf 100 km/h dauert 7,5 Sekunden, gemessen im zweiten und dritten Gang.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Saugbenziner schickt zwar leichte Vibrationen in den Innenraum, diese stören aber nicht über Gebühr. Beim Ausdrehen der Gänge - was aufgrund der Leistungscharakteristik öfters nötig ist, wenn es flott vorange-

hen soll - dröhnt der Motor. Das klingt nicht schön, belastet aber auch nicht zu sehr. Auf Gasbefehle spricht der Benziner spontan an, zieht aber nicht besonders willig durch das Drehzahlband - die maximale Leistung liegt erst bei 6.000 1/min an.

3,1 Schaltung/Getriebe

Das Fünfganggetriebe bietet insgesamt recht kurze Schaltwege und lässt sich problemlos bedienen. Der Rückwärtsgang ist rechts hinten angeordnet und nicht speziell gesichert. Legt man ihn ein und rollt der Swift noch, kracht es im Getriebe - das Auto sollte dabei besser stehen. Anfahren klappt gut, man kann die Kupplung fein genug dosieren

und benötigt darüber hinaus keine übermäßige Konzentration für geschliffene Gangwechsel. Die Ganganschlüsse passen gut zu Motor und Fahrzeug, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge zwischen den Gängen. Bei 130 km/h dreht der Motor allerdings schon mit 3.600 1/min.

Eine Berganfahrhilfe, die unfreiwilliges Zurückrollen beim Anfahren unterbindet, bleibt der höchsten Ausstattungs-

variante vorbehalten, und ist auch nicht gegen Aufpreis erhältlich. Ein gut funktionierendes Start-Stopp-System gibt es nur für die Hybridvariante.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Swift Allgrip 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 Stabilitätsprogramm unterstützt den Fahrer aber effektiv. Seitenneigung und Aufbaubewegungen bewegen sich im Kleinwagenüblichen Rahmen. Das problem- und

anspruchslöse 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 aus der Ruhe bringen. Wenn man es möchte, kommt aufgrund des leicht mitlenkenden Hecks richtig Fahrspaß auf, die Agilität gefällt - eine Klasse Abstimmungsleistung der Ingenieure.

Dank Allradantrieb bietet der Swift in den meisten Lebenslagen eine gute Traktion.

3,3 Lenkung

Eine Schwäche leistet sich der kleine Japaner aber 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 ist sehr schwer zu erfüllen und gerade bei Geschwindigkeiten unterhalb von 100 km/h stellt das Lenkrad nicht zurück in die Nullposition. Zudem ist die Lenkung leichtgängig. Die Kombination dieser Eigenschaften hat zur Folge, dass es oftmals schwer fällt exakt geradeaus zu fahren, weil man die Mitte schlichtweg einfach nicht definiert findet.

3,9 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Swift Allgrip durchschnittlich 39,0 m - ein nur mäßiger Wert. Immerhin spricht die Bremse gut an und

lässt sich angemessen dosieren. Auch bei höherer Beanspruchung treten keine Probleme oder Verschlechterungen auf.

3,6 SICHERHEIT

4,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Suzuki bietet zwar grundsätzlich ein Notbremsystem samt Kollisionswarnung, eine Spurverlassenswarnung sowie einen Müdigkeitswarner für den Swift an, aber nur für die höchste Ausstattungsvariante und den Sport. Für die drei niedrigeren Versionen sind diese Systeme nicht einmal gegen Aufpreis erhältlich. Die getestete Motorisierung ist aber nicht mit der höchsten Ausstattungsvariante erhältlich, sodass man auf das Plus an Sicherheit verzichten muss.

Alle übrigen Ausstattungslinien müssen sich lediglich mit einem Reifendruck-Kontrollsystem zufrieden geben.

2,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach EuroNCAP Norm erreicht der Suzuki Swift ohne Sicherheitspaket 83 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt drei von fünf Sternen (Test 2017). Neben Front- und Seitenairbags vorne bringt er auch von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags mit. Die Kopfstützen vorne bieten Insassen bis 1,85 m guten Schutz, hinten immerhin noch für bis 1,70 m große Personen - allerdings ist hier der Abstand zum Dachhimmel gering, sodass dieser bei größeren Menschen ebenso eine Abstützfunktion übernimmt.

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 anschnallt.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht, dort sind sie im Notfall schlecht zu erreichen, wenn Gepäck im Kofferraum liegt. Verzurrösen zur Gepäcksicherung gibt es im Kofferraum leider keine.

3,4 Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit gibt es beim Crashtest nach Euro NCAP Norm 75 Prozent (Test 2017). Das Befestigen von Kindersitzen mit den Gurten klappt dabei gut, die hinteren Türen erleichtern den Zugang, die festen Gurtschlösser das Anschnallen. Der Beifahrersitz eignet sich auch für hohe Kindersitze, Isofix gibt es dort aber nicht; die Airbags lassen sich deaktivieren, somit sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen zum Einbau möglich. Die äußeren Sitze hinten verfügen über Isofix-Halterungen und Ankerhaken, haben auch eine iSize-Freigabe. Allerdings wird es für

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

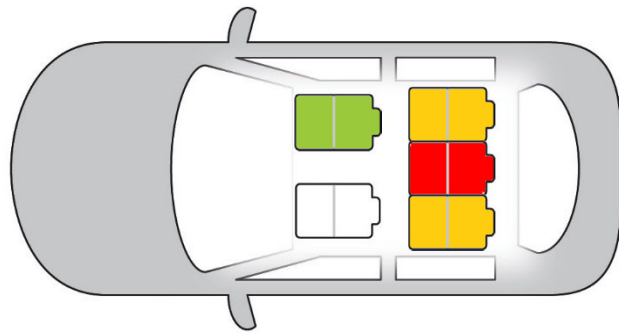
hohe Kindersitze eng, sie stehen an den C-Säulen an. Ungünstig zeigt sich auch die Gurtgeometrie unten für manche Kindersitze, hier empfiehlt sich ein Test vor dem Kauf.

⊖ Der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze ungeeignet, sein Gurt ist zu kurz und die Gurtgeometrie ungünstig, zudem gibt es weder Isofix noch Ankerhaken. Baut man eine Babyschale mit Base auf der Rückbank ein, muss der Sitz davor etwas nach vorne geschoben werden, wodurch der Platz für einen Erwachsenen auf dem Vordersitz eingeschränkt ist. Drei Kindersitze nebeneinander finden auf der Rückbank verständlicherweise keinen Platz.

Dem Beifahrerfenster fehlt ein Einklemmschutz.

Kindersitze

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



Notenskala

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

3,5 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP Norm konnte der Swift 69 Prozent erzielen. Die Front sowie der mittlere Bereich der Motorhaube zeigten sich dabei recht nachgiebig, nur die Randbereiche der Motorhaube bis hoch zu den A-Säulen erwiesen sich als zu hart und daher mit erhöhtem bis hohem Verletzungsrisiko verbunden.

⊖ Einen City-Notbremsassistenten gibt es nur für die höchste Ausstattungsvariante serienmäßig, alle anderen Swift müssen auf den Assistenten verzichten.

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂

Der Kraftstoffverbrauch des Suzuki Swift 1.2 Dualjet Allgrip liegt im ADAC Ecotest bei insgesamt 5,8 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 158 g pro km, die 31 von 60 Punkten einbringt. Getestet wird dabei mit einer Zuladung von 200 kg, was für einen Kleinwagen relativ viel ist. Innerorts verbraucht der Suzuki 5,4 und außerorts 5,3 l/100 km. Nur auf der Autobahn schnellte der Verbrauch nach oben, hier fließen 6,9 l Super alle 100 km durch die Einspritzdüsen.

1,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas des Swift 1.2 Dualjet sind gering. Im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigt der CO-Wert allerdings leicht an, was den Swift ein paar Punkte kostet. Am Ende bleiben aber dennoch gute 45 der 50 Punkte übrig. Mit insgesamt 76 Punkten landet der Japaner bei vier von fünf möglichen Sternen. Auch bei

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,8	
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 17.320 Euro ist unsere getestete Variante für einen Kleinwagen ziemlich teuer, zumal man viele Sicherheits- und Komfortausstattungen für die getestete Ausstattungsvariante nicht erhält. Warum man beispielsweise das Notbremssystem oder die Geschwindigkeitsregelung nicht einmal gegen Aufpreis anbietet ist nicht nachvollziehbar. Vieles bleibt dem Swift Comfort+ vorbehalten, den es aber wiederum mit der getesteten Motorisierung nicht gibt und dessen

Grundpreis bei mindestens 19.440 Euro liegt. Angesichts der dann vorhandenen Ausstattung scheint dies aber die bessere Wahl.

Die Haftpflichtversicherung ist günstig, die Kasko-Absicherung dagegen vergleichsweise teuer. Niedrig fällt die Steuer aus, sie liegt bei 56 Euro pro Jahr. Der Swift ist recht neu am Markt, es ist noch nicht so bald mit einem Nachfolger zu rechnen; daher kann von einem moderaten Wertverlust die nächsten Jahre ausgegangen werden.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 Dualjet	1.0 Boosterjet Comfort	Sport 1.4 Boosterjet
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	3/998	4/1373
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	82 (111)	103 (140)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	120/4400	170/2000	230/2500
0-100 km/h [s]	11,9	10,6	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	195	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,3 S	4,6 S	5,6 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	98	104	125
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/26/19	16/26/19	16/26/19
Steuer pro Jahr [Euro]	32	38	88
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	429	475	545
Preis [Euro]	13.790	17.020	21.400

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-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro 6c (NEFZ), geregelt	
Hubraum	1.242 ccm
Leistung	66 kW/90 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	120 Nm bei 4.400 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,6 s
Verbrauch pro 100 km	4,9 l
CO ₂ -Ausstoß	110 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	185/55 R16 V
Länge/Breite/Höhe	3.840/1.735/1.505 mm
Leergewicht/Zuladung	1.025/380 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	265/947 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	60 kg/-
Tankinhalt	37 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Esztergom, Ungarn

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	7,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	14,6/22,1/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	39 m
Reifengröße Testwagen	185/55 R16 83V
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Ecopia EP150
Wendekreis links/rechts	10,6/10,3 m
EcoTest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,4/5,3/6,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	134 g/km (WTW* 158 g/km)
Reichweite	635 km
Innengeräusch 130 km/h	71,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.875 mm
Leergewicht/Zuladung	955/450 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/585/955 l

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

Betriebskosten	106 Euro	Werkstattkosten	63 Euro
Fixkosten	133 Euro	Wertverlust	180 Euro
Monatliche Gesamtkosten	482 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/26/19		
Basispreis Swift 1.2 Dualjet Comfort ALLGRIP	17.320 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.03.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	18.111 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.010 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

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

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem (nur Zubehör)	-
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	500 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,1

AUTOKOSTEN

1,4

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

Stand: Juli 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand