



## Suzuki Swift Sport 1.4 Boosterjet

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (103 kW / 140 PS)

Mit sportlich aggressiv designer Karosserie samt Doppelrohrauspuff, 17-Zoll-Alurädern und Metalliclackierung kostet der fünftürige Swift 21.900 Euro. Das ist eine Menge Geld für einen Kleinwagen, der allerdings auch eine Menge dafür bietet. In erster Linie eine Menge Fahrspaß: Der Turbobenziner mit 1,4 Liter Hubraum leistet 140 PS, stemmt 230 Nm auf die Kurbelwelle und hat mit dem 975 kg leichten Swift leichtes Spiel - der Verbrauch im Ecotest ist mit 6,4 l/100 km nicht niedrig, geht angesichts der Fahrleistungen aber noch in Ordnung. Das sportlich abgestimmte Fahrwerk sowie die präzise Lenkung erlauben überdies viel Querdynamik. Der Swift Sport lässt sich leichtfüßig über kurvige Straßen jagen und versteht es auch, provozierte Lastwechsel in Kurven als Lenkhilfe einzusetzen. Übertreibt man es, zügelt das sehr gut abgestimmte ESP die Gierwilligkeit des Kleinwagens. Doch die konsequente Abstimmung in Richtung Sport fordert auch ihren Tribut: Wer sich für diesen Swift entscheidet, muss bewusst Komforteinbußen in Kauf nehmen. Die Federung zeigt sich straff und wird von Nicht-Enthusiasten nach gewisser Zeit vielleicht als zu hart empfunden. Nicht verzichtet werden muss allerdings auf Sicherheit. Nebst Spurhalteassistent ist der Sport ab Werk mit Notbremssystem und sogar ACC (Abstandsregeltempomat) ausgestattet. Fazit: Steht nicht der Komfort, sondern der Spaß im Vordergrund, wird man mit dem Swift Sport bedient und auch der Preis geht in Anbetracht des Gebotenen in Ordnung. **Konkurrenten:** u. a. Audi A1, Ford Fiesta, MINI Cooper, Opel Corsa.

- + umfangreiche Ausstattung, hoher Fahrspaß, sicher abgestimmtes Fahrwerk
- recht kleiner Tank für den Kraftstoffkonsum, wenig Platz im Fond, unkomfortable Federung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,8

AUTOKOSTEN 1,7

### Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	2,9
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,5
	Transport	3,7
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★☆☆☆

## 3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,6 Verarbeitung

Die Karosserie des Swift Sport zeigt sich ebenso wie die des Standard-Swift ordentlich verarbeitet. Die speziell für den Sport modifizierten Stoßfänger sitzen ebenso passgenau wie die in Carbon-Optik angebrachten Seitenschweller und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal. Am Heck finden sich zwei Endrohre, die dank Metallblenden voluminös wirken. Den Unterboden hat Suzuki beim Sport vorn und seitlich gut verkleidet, nur im hinteren Bereich gibt es Lücken und offene Abschnitte. Innen macht der Swift auf den ersten Blick einen guten

Eindruck, farblich abgesetzte Kunststoffapplikationen sowie Ziernähte an den Sitzen lockern den Innenraum optisch auf.

⊖ Bei genauer Betrachtung erkennt man aber den Kostendruck und dass Suzuki nicht zaubern kann: die verwendeten Kunststoffe sind allesamt hart und ohne Schäumung, 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.

### 3,5 Alltagstauglichkeit

Der Swift Sport bietet fünf Personen Platz, die Zuladung des Testwagens von 470 kg ist mit vier Erwachsenen und etwas Gepäck jedoch bereits schnell erschöpft - für fünf Leute oder mehr Gepäck steht aber auch kaum Platz zur Verfügung, zumal der Mittelsitz hinten schmal ausgeführt ist und damit nur Kindern zugemutet werden sollte. Der Wendekreis des Sport fällt mit 11,3 m nicht sonderlich klein und im Vergleich zum Standard-Swift auch rund einen halben Meter größer aus. 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.

⊕ Mit seinen kompakten Ausmaßen kommt man im Stadtgebiet gut zurecht.

⊖ Weder Dach-, Stütz- noch Anhängelasten gibt Suzuki für den Sport an. 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 eine Schutzvorrichtung im Stutzen fehlt. Der Sport kommt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs in Kombination mit dem 37-l-Tank mit einer Füllung nur rund 575 km weit.

### 3,2 Licht und Sicht

Die Fahrzeugecken lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorne, weil man die vordere Kante der Motorhaube nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorne kann man gut sehen, hinten fällt das deutlich schwerer; es gibt in der getesteten Ausstattungsvariante 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. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Sport allerdings etwas schlechter ab als der Standard-Swift, da die Sicht nebst den breiten C-Säulen auch nach rechts durch den Sportsitz samt integrierter Kopfstütze stärker eingeschränkt wird. 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.



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

⊕ Bei den Scheinwerfern setzt Suzuki auf ein LED-Projektionssystem samt automatischer Leuchtweitenregulierung (nur für Ausstattung Sport und Swift Comfort+) - das Ergebnis ist gut, die homogene Lichtverteilung, der Kontrast und die gute Reichweite sind nicht selbstverständlich in dieser Klasse; es fehlt lediglich eine Scheinwerferreinigungsanlage. Die Bremslichter sind ebenfalls in LED-Technik ausgeführt und damit gut zu erkennen.

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

### 2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt auch in den Swift Sport leicht, die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher kaum. Die Sitzfläche befindet sich rund 45 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 Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß und lassen sich haptisch unterscheiden. Oder man nutzt die praktische Keyless-Access Funktion und betätigt die Zentralverriegelung über die Knöpfe an den vorderen Türgriffen und an der Heckklappe - der Schlüssel kann dabei in der Tasche bleiben. Die Follow-me-home-Funktion beleuchtet das Umfeld nach dem Ab- und Aufschließen. 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

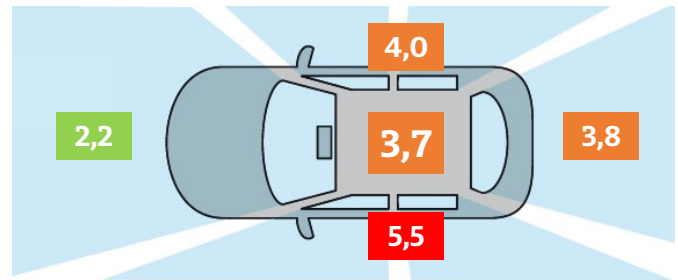
Der Kofferraum fasst in Standardkonfiguration 250 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 330 l zur Verfügung. Alternativ kann man fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante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

### 3,6 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,

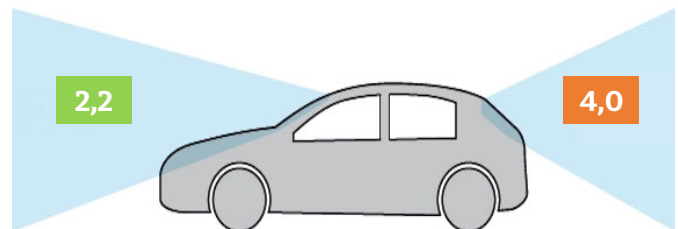
### Rundumsicht

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.



Haltegriffe am Dachhimmel gibt es über allen Türen, außer beim Fahrer.

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

Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Das System lässt sich nicht deaktivieren.



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.

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

## 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,

⊖ Einen doppelten Kofferraumboden gibt es nicht, die Stufe innen misst fast 25 cm, 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.

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.

## 3,1 INNENRAUM

### 3,0 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 Klimaautomatik könnte aber höher platziert sein. Es ist jedoch übersichtlich und verständlich gestaltet. Die meisten Schalter und Knöpfe sind beleuchtet, es fehlen aber Spiegeleinsteller und Fensterheberschalter. Anders als beim Standard-Swift sind beim Sport die Kühlmitteltemperatur- und die Tankanzeige ebenfalls analog gestaltet in den rot eingefärbten Drehzahlmesser sowie die Geschwindigkeitsanzeige integriert. Warum die Tachoskalierung bis Tempo 260 bei einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h geht, ist nicht gänzlich nachvollziehbar. Sinnvoll: Beim Sport kann man sich neben dem Ladedruck und der aktuellen Leistungsabgabe auch die Öltemperatur anzeigen lassen. Bei allen Türen inklusive Kofferraum wird der Fahrer gewarnt - auf eine offene Motorhaube wird er leider nicht hingewiesen.

⊖ 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, alle anderen Fenster müssen ohne Automatik auskommen. Am Infotainmentsystem kann man die Lautstärke nur umständlich über Sensortasten einstellen, Drehregler oder sonstige mechanische Tasten gibt es leider überhaupt nicht.



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.

## 2,9 Multimedia/Konnektivität

Ein Navigationssystem samt Radio mit Bluetooth-Freisprechanlage verbaut Suzuki im Sport serienmäßig, ebenso sind ein USB- und ein AUX-Anschluss sowie ein SD-Kartenleser dabei. Da die Navigationsdaten aber ebenfalls auf einer SD-Karte gespeichert sind, kann man nur entweder navigieren oder externe Medien abspielen. Das

Infotainment-Angebot umfasst auch einen DAB-Tuner. Handys lassen sich nach Bedarf auch über Apple CarPlay und Android Auto koppeln. Spezielle Online-Dienste bietet Suzuki nicht an.

⊖ 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

### 3,6 Federung

Der Swift Sport ist, wie man es bei dieser Ausstattungsvariante auch erwarten würde, mit einem sportlich abgestimmten Fahrwerk ausgestattet. Als Fahrer erhält man eine gute Rückmeldung zur Fahrbahnbeschaffenheit. Klar, als komfortabel kann die Abstimmung allerdings nicht

durchgehen. Die Federung spricht bei feinen Unebenheiten steifbeinig an und reicht gröbere Hindernisse deutlich zu den Insassen durch - das Schluckvermögen ist nicht besonders ausgeprägt. Dafür zeigt der Suzuki immerhin kaum Aufbaubewegungen.

### 3,3 Sitze

Der kleine Japaner ist mit Sportsitzen samt integrierten Kopfstützen vorn ausgestattet. Das kann zur Folge haben, dass Fahrer mit bestimmten Staturen keine bequeme Sitzposition finden - daher unbedingt vor dem Kauf eine Probefahrt machen. Während vorn die Armauflagen gepolstert sind, müssen die hinteren Insassen sich mit harten Türauflagen begnügen.

⊕ Die stark konturierten Sitze vorn bieten eine gute Körperunterstützung und entsprechend guten Seitenhalt.

Das die Wangen nicht justierbar sind, lässt sich bei einem Kleinwagen ebenso verschmerzen wie dass die Sitzflächen ein Stück länger sein dürften.

⊖ Eine SitzhöhenEinstellung bleibt dem Fahrersitz vorbehalten, der Beifahrersitz muss ohne auskommen; ebenso gibt es weder vorne noch hinten eine Mittelarmlehne. Die wenig konturierte Rückbank bietet kaum Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflage.

### 4,0 Innengeräusch

Anders als bei manch anderem Sport-Fahrzeug zeigt sich der aufgeladene Vierzylinder akustisch unauffällig. Weder Wind-, Abroll- oder sonstige Fahrgeräusche fallen im Einzelnen besonders auf, sondern schließen sich zu einem

allgemein höheren Innengeräusch zusammen. Das spiegelt auch die Messung wider: Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel bei 71,5 dB(A) - ein nur ausreichender Wert. Schade, dass Suzuki den Swift nicht besser gedämmt hat.

### 3,2 Klimatisierung

Der Swift Sport besitzt serienmäßig eine Einzonen-Klimautomatik. Eine Sitzheizung für die Vordersitze ist ebenso 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 Navi-Bildschirms jedoch nicht.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 1,7 Fahrleistungen

⊕ Auch wenn absolut gesehen ein 1.4-l-Turbobenziner mit 140 PS und einem Drehmoment von 230 Nm (2.500 - 3.500 1/min) kein Hochleistungsaggregat ist, verhilft es dem kleinen Swift dennoch zu bemerkenswerten Fahrleistungen - der Spaßfaktor liegt hoch.

Laut Hersteller sprintet der Suzuki in 8,1 s von Null auf

Tempo 100. Bei den Messungen überzeugt der Swift Sport mit guten Elastizitätswerten in den drei größten Gängen. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Japaner in rund 4,3 s (2./3. Gang). Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 210 km/h.

### 2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder mit 1,4-l Hubraum schickt bei moderaten Drehzahlen kaum Vibrationen in den Innenraum. Dreht man den Motor aus, nimmt das Kribbeln im Lenkrad leicht zu, ist aber keinesfalls störend. Der Motor arbeitet zwar leicht brummig und ist bereits bei mittlerer Last akustisch leicht im Innenraum präsent, wird aber nicht störend laut. Gemessen an der Fahrzeugoptik, würde man sogar etwas

mehr Motorgeräusch erwarten. Der Turbomotor baut bei Forderung nach nur kurzer Verzögerung Druck auf und zieht dann sehr gleichmäßig durch, Leistungsabgabe und Ansprechverhalten sind einwandfrei. Leicht störend ist lediglich, dass der Motor schon vor dem roten Drehzahlbereich in den Begrenzer läuft und man es zu diesem Zeitpunkt noch nicht erwartet.

### 2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Dank kurzer Schaltwege lassen sich bei normalen Schaltgeschwindigkeiten die sechs Vorwärtsgänge knackig, aber dennoch leicht wechseln. Bei schnellen

Gangwechseln steigt der Schaltwiderstand etwas an und Gänge können leicht haken, da der Schalthebel nicht perfekt geführt ist. Der Rückwärtsgang ist zwar

unorthodox hinten rechts angeordnet, aber gegen versehentliches Einlegen gesichert und kracht nicht, wenn das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt - in der Summe aller Eigenschaften gibt das Getriebe ein gutes Bild ab. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren; wird schnell gekuppelt, kann es aber zu Lastschlägen kommen. Eine Gangempfehlung unterstützt dabei, den jeweils optimalen Gang zu wählen. Diese dürfte aber etwas größer

und auffälliger ausfallen. An Steigungen hält die Berganfahrhilfe das Fahrzeug automatisch für kurze Zeit fest. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert einwandfrei. Die Gangabstufung passt gut zur Motorcharakteristik, es entstehen beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge. Bei 130 km/h dreht der Turbobenziner mit 3.100 Touren nicht zu hoch.

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,0 Fahrstabilität

Leichte Kritik gibt es beim Geradeauslauf, da der Swift Sport sowohl Spurrinnen als auch hängender Fahrbahn leicht nachläuft. Darüber hinaus könnte die Traktionskontrolle etwas besser ihre Arbeit verrichten. Vor allem beim Beschleunigen mit Lenkeinschlag dreht das kurveninnere Rad recht häufig durch.

⊕ Dank Sportfahrwerk zeigt der Swift Sport kaum Aufbaubewegungen bei schneller Kurvenfahrt und liegt satt auf der Straße, wie er auch im ADAC Ausweichtest unter Beweis stellt. Wird der Ausweichvorgang entsprechend einer Schrecksituation mit hohen Lenkgeschwindigkeiten und -winkeln eingeleitet, drängt das Heck zwar beim Einlenken zum Kurvenaußenrand, dank

effektiv regelndem ESP wird das Fahrzeug aber sofort stabilisiert und ist stets beherrschbar. Das Zusammenspiel aus guter Fahrwerks-, ESP- sowie Lenkungsabstimmung macht den Swift Sport sehr sicher.

Doch auch unter fahrdynamischen Aspekten kann der Swift vollends überzeugen. Dank spontan ansprechender Lenkung und einem gewissen Grad an "leichtem", mitlenkendem Heck kommt richtig Fahrspaß auf, die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen hoch. Provoziert man mit einem Lastwechsel in einer Kurve ein drängendes Heck, so wird man nicht enttäuscht. Übertreibt man es allerdings, hilft das ESP wiederum zuverlässig.

### 2,0 Lenkung

Im Vergleich zum Standard-Swift haben die Suzuki-Ingenieure die Lenkung des Sport um ein vielfaches besser abgestimmt. Schade, dass diese Lenkung nicht für den normalen Swift angeboten wird.

⊕ Anders als beim normalen Swift stellt die Lenkung in die Mittellage und letztere ist auch gut erfühlbar. Der Swift

Sport lässt sich zielgenau auf kurvigen Landstraßen bewegen und ist stets einwandfrei positionierbar. Einzig das Lenkgefühl dürfte noch ein Stückchen ausgeprägter sein. Die Lenkung fühlt sich etwas teigig an, wodurch die Rückmeldung an den Fahrer nicht perfekt ist - im Alltag kann man auch trotz der leichten Antriebseinflüsse aber gut mit ihr leben.

### 1,9 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Swift Sport durchschnittlich 33,4 m - ein guter Wert. Zudem spricht die Bremse gut an und lässt

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

## 2,8 SICHERHEIT

### 2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Swift Sport ist umfangreich. Neben ESP bringt der Japaner einen Notbremsassistenten samt Kollisionswarnung mit, der auch bei höheren Geschwindigkeiten noch warnt und autonom bremst. Ein Tempomat allein ist nicht verfügbar, die automatische Distanzregelung ACC ist jedoch serienmäßig an Bord. Ebenso bekommt man einen Geschwindigkeitsbegrenzer mitgeliefert. Der Spurhalteassistent und der Müdigkeitswarner ergänzen die umfangreiche Serienausstattung. Bei einer Notbremsung leuchtet die Warnblinkanlage mit hoher Frequenz auf, um dem nachfolgenden Verkehr die Gefahrensituation zu verdeutlichen.

### 2,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Suzuki Swift mit Sicherheitspaket, also mit den auch in dieser Ausstattungsvariante enthaltenen Systemen, 88 Prozent der möglichen Punkte und damit vier von fünf Sternen für die gute Insassensicherheit (Test 2017). Neben Front- und Seitenairbags vorne bringt er auch von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags mit. Die integrierten Kopfstützen vorn reichen in der Höhe aber nur für Personen bis zu einer Größe von rund 1,80 m. 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 vorne 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 Verbandskasten 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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



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 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 es gibt 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.

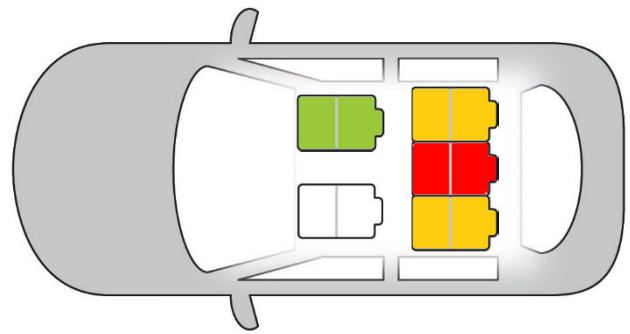
⊖ Dem Beifahrerfenster sowie den hinteren elektrischen Fenstern fehlt ein Einklemmschutz.

### 3,5 Fußgängerschutz

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

### 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)

bis hohem Verletzungsrisiko verbunden. Der Swift Sport sollte trotz leicht modifizierter Front ähnlich abschneiden. Ein Notbremsassistent samt Personenerkennung ist für den Swift aber leider nicht erhältlich.

## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 3,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Swift Sport liegt im Ecotest bei 6,4 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 173 g/km - das beschert dem Swift 26 von 60 Punkten in diesem Kapitel. Innerorts verbraucht der kleine Sportler 6,1 l, außerorts 5,7 l und auf der Autobahn 7,6 l pro 100 km. Für einen Kleinwagen sind das keine niedrigen Werte, angesichts der Leistung aber durchaus akzeptabel.

### 2,0 Schadstoffe

⊕ Recht sauber ist der Swift Sport bei den Schadstoffen. Die Partikelemissionen sind insgesamt niedrig. Allerdings steigt im anspruchsvollen Autobahnteil der CO-Wert stärker an, was den Swift ein paar Punkte kostet. Bei den Schadstoffen gibt es daher "nur" 40 von 50 Punkten und

### Verbrauch

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

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

insgesamt kommt der Japaner auf 66 Punkte und drei Sterne im Ecotest.

## 1,7 AUTOKOSTEN

### 1,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 21.400 Euro ist der Swift Sport für einen Kleinwagen teuer. Allerdings bietet der Sport für das Geld eine Menge Fahrspaß und zeigt sich sehr umfangreich ausgestattet. Nebst Klimaautomatik und Sitzheizung bringt der Swift Sport zudem ein Navigationssystem und Fahrassistenzsysteme ab Werk mit. Er bietet unter anderem einen Spurhalte- und Notbremsassistenten sowie ACC und LED-Scheinwerfer samt Fernlichtassistent. Die Haftpflichtversicherung ist

günstig, die Kasko-Absicherung dagegen vergleichsweise teuer. Recht niedrig fällt die Steuer aus, sie liegt bei 88 Euro pro Jahr. Die Betriebskosten liegen wiederum für einen Kleinwagen recht hoch. Da der Swift neu am Markt ist, kann von einem moderaten Wertverlust die nächsten Jahre ausgegangen werden. Zum Service muss der kleine Japaner alle 15.000 km oder zwölf Monate.

### 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), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP)	
Hubraum	1.373 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 2.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km	5,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	125 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	195/45 R17
Länge/Breite/Höhe	3.890/1.735/1.480 mm
Leergewicht/Zuladung	1.045/400 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	265/947 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	37 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Takatsuka

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	6,2/7,9/9,9 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,4 m
Reifengröße Testwagen	195/45 R17 81W
Reifenmarke Testwagen	Continental Conti Sport Contact 5
Wendekreis links/rechts	11,3/10,8 m
EcoTest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,7/7,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	146 g/km (WTW* 173 g/km)
Reichweite	575 km
Innengeräusch 130 km/h	71,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.875 mm
Leergewicht/Zuladung	975/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/585/955 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>126 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>70 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>135 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>214 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	545 Euro		
Steuer pro Jahr	88 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/26/19		
Basispreis Swift Sport 1.4 Boosterjet	21.400 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.04.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	21.900 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.795 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](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.

## 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-/Lichtsensor	-/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

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

### 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	-
Metalliclackierung	500 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,8**

### AUTOKOSTEN

**1,7**

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

Stand: Juli 2018

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