



Suzuki Swift 1.0 Boosterjet SHVS Comfort+

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (82 kW / 111 PS)

Die Neuaufgabe des Swift kommt moderner und dynamischer gestylt daher, mehr denn je sieht er wie die japanische Interpretation des englischen Mini aus. Im Innenraum geht es nüchterner und funktionaler zu, die Bedienbarkeit und Übersicht gewinnen dadurch. Es ist zwar alles sauber verarbeitet und fest verbaut, hochwertige Oberflächen oder haptisch angenehme Materialien findet man jedoch kaum. Sei's drum, der Zielgruppe dürfte es trotzdem gefallen und dafür hebt der japanische Hersteller auch nicht in astronomische Preisregionen ab. Zwar ist der Swift in der Comfort+ Ausstattung alles andere als billig, die Ausstattung dafür aber weitgehend komplett: Von Klimaautomatik bis Notbremsassistent ist alles dabei, sogar ACC (Abstandsregeltempomat) hat Suzuki eingebaut - nicht selbstverständlich in dieser Klasse.

Im neuen Swift kombiniert Suzuki zum ersten Mal sein SHVS genanntes Mildhybrid-System mit dem Einliter-Dreizylinder-Turbobenziner. Letzterer sorgt für flotte Fahrleistungen und reichlich Fahrspaß, der durch das agile Fahrwerk unterstützt wird. Das SHVS umfasst neben dem Startergenerator eine Lithium-Ionen-Batterie, in der beim Bremsen Energie gepuffert wird, die dann beim Beschleunigen wieder den Verbrenner über den Generator unterstützt. Das bringt vor allem Verbrauchsvorteile in der Stadt und ist gleichzeitig für den Fahrer völlig unauffällig - eine gute Lösung mit überschaubarem Aufwand. Der neue Swift ist insgesamt ein interessantes Angebot unter den Kleinwagen, erst recht mit diesem Antrieb. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Ford Fiesta, Nissan Micra, Opel Corsa, Peugeot 208, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

- + lebendiger Motor mit Sparpotenzial, sicheres und komfortables Fahrwerk, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- einfache Materialien im Innenraum, Lenkung mit wenig Rückstellmoment, recht hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,8

AUTOKOSTEN 1,4

Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	2,7
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,4
	Transport	3,6
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,1

EcoTest ★★☆☆☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,5 Verarbeitung

Außen wirkt der neue 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. Den Unterboden hat Suzuki gut verkleidet, nur im hinteren Bereich gibt es Lücken und offene Abschnitte. Auch innen macht der Swift auf den ersten Blick einen guten Eindruck; sein Innenraum ist zwar eher schlicht gehalten, die klaren Linien wirken jedoch unaufgeregt und ruhig. Suzuki hübscht mit weißen Zierleisten und alufarbenen Applikationen das Interieur auf.

3,1 Alltagstauglichkeit

Legt man den EcoTest-Verbrauch zugrunde, kommt der Swift mit einer Tankfüllung (37 l) über 660 km weit. Er verfügt zwar über fünf Sitzplätze, der hinten in der Mitte ist aber schmal ausgeführt und damit nur Kindern zuzumuten. Die Zuladung 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

3,1 Licht und Sicht

Die Fahrzeugecken lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorne, weil man die vordere Kante nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorne kann man gut sehen, hinten fällt das etwas 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. Das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wieder, die dem Swift ein noch zufriedenstellendes Zeugnis ausstellt; nur die Schwachstelle hinten rechts stört wirklich, die breiten C-Säulen schmälern die Aussicht. Die Sicht in den Außenspiegeln - leider ohne asphärische Bereich für eine optimierte seitliche Sicht - ist zufriedenstellend, im Innenspiegel könnte sie besser sein. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst

⊖ 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.

60 kg an. Wenn man auf einem Fahrradträger Pedelec transportieren will, wird es bei zwei Stück schon knapp.

⊕ Mit seinen kompakten Ausmaßen und seinem moderaten Wendekreis von 10,6 Metern ist der Swift 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.

ordentlich, die ungewischten Bereiche halten sich in engen Grenzen.



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 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.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen in den Swift gelingt leicht, die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher kaum. Die Sitzfläche befindet sich knapp 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 gut, leider gibt es hinten nur zwei Rasten, vorne sind es immerhin drei. Am Dachhimmel hält der

3,6 Kofferraum-Volumen

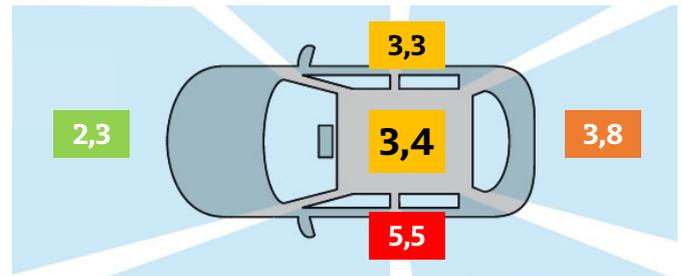
Der Kofferraum fasst in Standardkonfiguration 250 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 330 l zur Verfügung. Alternativ kann man fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (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, schon ab etwa 1,84 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um sich nicht zu stoßen. Zum Schließen der Klappe gibt es zwei praktische Griffmulden in der Verklei-

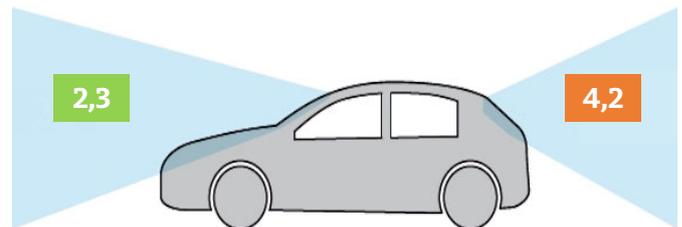
Rundumsicht

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.



Swift außer für den Fahrer für alle außen Sitzenden Haltegriffe bereit.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter 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.

dingung innen. Die Ladekante befindet sich für einen Kleinwagen recht hohe 72 cm über der Straße, entsprechend hoch muss 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.

2,8 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 Kofferraumtrennetz ist nicht erhältlich.

3,0 INNENRAUM

2,7 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 aber übersichtlich und verständlich gestaltet. Die meisten Schalter und Knöpfe sind beleuchtet, es fehlen aber Spiegeleinsteller und Fensterheberschalter. 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.

⊖ 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 hier und da eine funktionalere Lösung wünschen würde.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Ein Navigationssystem samt Radio mit Bluetooth-Freisprechanlage verbaut Suzuki im Comfort+ serienmäßig, ebenso sind ein USB- und ein AUX-Anschluss sowie ein SD-Kartenleser dabei. 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, ganz natürlich bei einem Kleinwagen. 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. Kopffreiheit ist auch hinten reichlich vorhanden. 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.

3,9 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. Das Handschuhfach ist recht klein, nicht beleuchtet oder abschließbar und nicht klimatisiert.

3,2 KOMFORT

2,8 Federung

Der Fahrwerkskomfort überrascht positiv, im Vergleich zum Vorgänger sind die Fortschritte deutlich zu spüren. Das Standardfahrwerk ist ausgewogen abgestimmt, es federt in den meisten Situationen manierlich und für die Insassen angenehm. Innerorts wie auch auf der Landstraße oder auf der Autobahn werden Unebenheiten gut abgefedert und kommen Kanten nur gedämpft zu den Insassen

durch. Wellige Fahrbahnen wie auch Einzelhindernisse bringen den Swift nicht aus dem Konzept. Kopfsteinpflaster sorgt für leichte 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 wenig Seitenhalt, weil die Polsterung an den Seiten nachgiebig gestaltet ist. Die Armauflagen in allen vier Türen sind gepolstert und mit Leder überzogen. 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; ebenso gibt es weder vorne noch hinten eine Mittelarmlehne. Die wenig konturierte Rückbank bietet kaum Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflage.

4,0 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 71,2 dB(A) - ein nur ausreichender Wert, der die recht hohen Innengeräusche jenseits des Landstraßentempus widerspiegelt. Der Motor selbst klingt zwar kernig beim Ausdrehen, er ist aber auch unter Last nicht übermäßig laut. In den hohen Gängen brummt er etwas bei sehr

niedrigen Drehzahlen, üblich für einen Dreizylinder - wobei dieses Triebwerk hier eher positiv auffällt und viele Konkurrenten das schlechter machen. Windgeräusche an sich sind nicht auffällig, sie gehen im gesamten Geräuschniveau unter. Schade, dass Suzuki den agilen Swift nicht besser gedämmt hat, denn mit dem Motor würde er sich auch für längere Fahrten empfehlen.

3,1 Klimatisierung

Der Swift in der getesteten Comfort+-Ausstattung besitzt serienmäßig eine Einzonen-Klimaautomatik. 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 nicht.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ Mit dem kleinen Dreizylinder ist man bei Bedarf dank Turboaufladung richtig flott unterwegs. Die 170 Nm Drehmoment liegen schon bei 2.000 1/min an und ermöglichen ein entsprechend schaltfaules Fahren. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im vierten Gang ist in 9,4 Sekunden erledigt, das gleiche klappt im fünften Gang immer noch in unter 13 Sekunden. Muss es schnell gehen,

z.B. beim Überholen, sind 60 auf 100 km/h in unter 6 Sekunden möglich (2. und 3. Gang). Der kleine Benziner reagiert mit kurzer Verzögerung auf Gasbefehle, bis der Turbo vollen Druck aufbauen kann, dann aber schiebt er mit Nachdruck an. Im Swift sorgt er so für guten Fahrspaß und hat genug Kraftreserven im Alltag.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Motor zeigt typische Dreizylinder-Vibrationen, ist aber insgesamt sehr ordentlich ausbalanciert und gehört damit zu den kultivierten Dreizylindern in Kleinwagen. Unterhalb von 1.500 1/min gibt er sich im fünften Gang auch schon bei geringer Last brummig, im vierten Gang ist das

schon deutlich weniger und in den niedrigeren Gängen nicht mehr störend oder auffällig. Die Leistung entfaltet sich unter 2.000 1/min etwas zögerlich, bei mittleren Drehzahlen jedoch relativ spontan.

2,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Fünfganggetriebe bietet insgesamt 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 3.100 1/min, ein sechster Gang wäre zur Drehzahlabsenkung bei Autobahntempo sinnvoll, das könnte sich auch positiv auf den Verbrauch auswirken. Eine Berganfahrhilfe, die unfreiwilliges Zurückrollen beim Anfahren unterbindet, ist ebenso an Bord wie ein sehr gut funktionierendes Start-Stopp-System, das auf einen riemengetriebenen Startergenerator setzt und damit den Motor sehr geschmeidig und schnell anwerfen kann.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der neue 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 halten sich die Lastwechselreaktionen in engen Grenzen, auch sonst bleiben Seitenneigung und Aufbaubewegungen im Kleinwagenüblichen Rahmen. Das problem- und anspruchslose Fahrverhalten zeigt der kleine Japaner auch im ADAC Ausweichtest, hier durchfährt er die Gassen

sicher und gut kontrollierbar; die ESP-Eingriffe finden dabei unmerklich und sehr effektiv statt, der Kleinwagen lässt sich nicht aus der Ruhe bringen. Es kommt sogar richtig Fahrspaß auf, denn seine Agilität verblüfft, diese hätte man ihm gar nicht zugetraut - eine Klasse Abstimmungsleistung der Ingenieure. Die Traktionskontrolle verrichtet ihre Arbeit im üblichen Rahmen, normalerweise muss sie nur bei unsachtem Anfahren tätig werden, könnte dann aber etwas geschliffener reagieren.

3,1 Lenkung

Eine Schwäche leistet sich der kleine Japaner aber bei der Lenkung. Sie vermittelt wenig Gefühl und Rückmeldung von der Fahrbahn. Man kann zwar gut zielen, wie sich beispielsweise beim Ausweichtest zeigt. Jedoch zeigt sich die Zentrierung im Alltag als zu gering, die Nulllage ist schwer

zu erfüllen und gerade bei Geschwindigkeiten unterhalb von 100 km/h sollte das Lenkrad klarer in die Nullposition drehen. Die Direktheit der Übersetzung geht in Ordnung, von Anschlag zu Anschlag sind 3,1 Umdrehungen erforderlich.

3,4 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Swift durchschnittlich 37,4 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.

2,7 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Ausstattung des Swift in der Comfort+ Variante ist umfangreich, auch im Bereich der aktiven Sicherheit. 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 aufpreisfrei mitgeliefert. Die Spurverlassenswarnung und der Müdigkeitswarner ergänzen die umfangreiche Serienausstattung. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um dem nachfolgenden Verkehr die Gefahrensituation zu verdeutlichen, zusätzlich wird der Warnblinker aktiviert.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Suzuki Swift mit Sicherheitspaket, also mit den in dieser Ausstattungsvariante enthaltenen Systemen, 88 Prozent und damit vier von fünf Sternen für gute Insassensicherheit (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, so dass 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	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

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 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.

3,1 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-

2,7 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂

Der Kraftstoffverbrauch des Suzuki Swift liegt im ADAC EcoTest bei insgesamt 5,6 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 151 g pro km, die 33 von 60 Punkte einbringt. Die Werksangabe von 4,3 l/100 km wird damit deutlich überschritten, allerdings muss fairerweise betont werden, dass im Test mit 200 kg Zuladung gefahren wird, was für einen Kleinwagen relativ viel ist, und dass die Zyklen anspruchsvoller und realitätsnäher als der Zulassungszyklus sind. Das von Suzuki SHVS genannte Mild-hybrid-System umfasst eine zusätzliche Lithium-Ionen-Batterie und einen Startergenerator, mit dessen Hilfe Strom beim Bremsen gepuffert wird; beim Beschleunigen unterstützt dann der Generator den Verbrenner. Vor allem innerorts ergeben sich daraus Vorteile, wie sich im Test zeigt; üblicherweise liegt dort der Verbrauch etwas höher als außerorts, beim Swift mit SHVS System aber ergibt sich für beide Bereiche 5,0 l/100 km. Nur auf der Autobahn

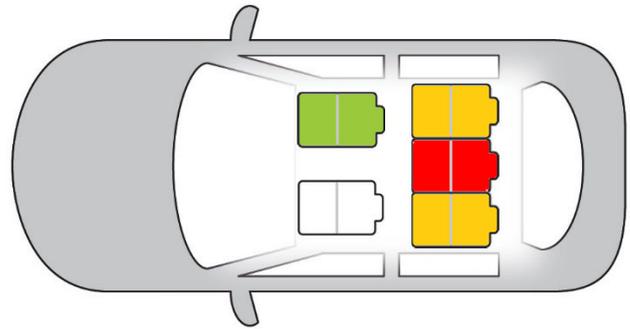
2,7 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas des Swift 1.0 Boosterjet sind weitgehend gering, allerdings ergibt sich eine erhöhte Partikelanzahl - das kostet Punkte, und so bleiben am Ende nur 33 der 50 Punkte übrig. Schade, weil damit ist der vierte

⊖ Dem Beifahrerfenster sowie den hinteren elektrischen Fenstern 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)

Säulen erwiesen sich als zu hart und daher mit erhöhtem bis hohem Verletzungsrisiko verbunden. Einen City-Notbremsassistenten gibt es serienmäßig, eine auf Personen optimierte Erkennung ist aber nicht enthalten.

schnellt der Verbrauch nach oben, hier fließen 6,9 l Super alle 100 km durch die Einspritzdüsen.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Stern und die EcoTest-Empfehlung nicht erreicht. Mit insgesamt 66 Punkten landet der Japaner bei drei von fünf möglichen Sternen.

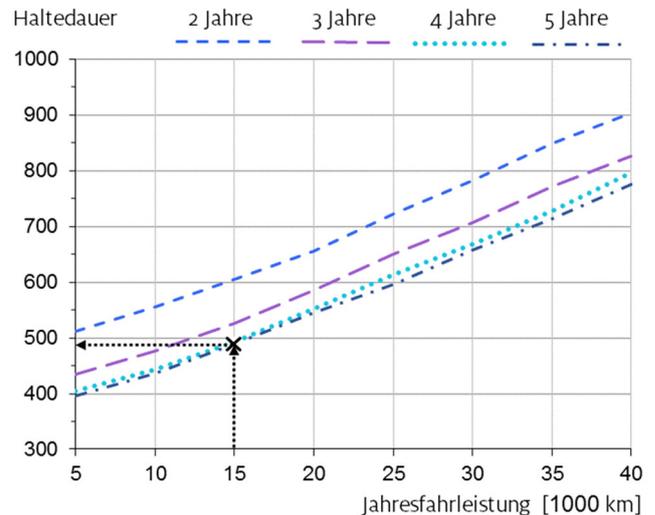
1,4 AUTOKOSTEN

1,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von knapp 19.500 Euro ist unsere getestete Variante für einen Kleinwagen ziemlich teuer, allerdings ist beim Comfort+ die Ausstattung weitgehend komplett. Der Komfortbereich beispielsweise mit Klimaautomatik und Sitzheizung lässt kaum Wünsche offen. Aber auch bei der Sicherheit bringt der Swift unter anderem mit Notbremsassistent, ACC und Spurverlassenswarner bis hin zum Fernlichtassistenten das wichtigste mit. Die Haftpflichtversicherung ist günstig, die Kasko-Absicherung dagegen vergleichsweise teuer. Niedrig fällt die Steuer aus, sie liegt bei 24 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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 488 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 Dualjet	1.0 Boosterjet Comfort
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	3/998
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	82 (111)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	120/4400	170/2000
0-100 km/h [s]	11,9	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	195
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,3 S	4,6 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	98	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/26/21	16/26/21
Steuer pro Jahr [Euro]	32	38
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	420	469
Preis [Euro]	13.790	16.940

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b	
Hubraum	998 ccm
Leistung	82 kW/111 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	170 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Verbrauch pro 100 km	4,3 l
CO ₂ -Ausstoß	97 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	185/55 R 16V
Länge/Breite/Höhe	3.840/1.735/1.480 mm
Leergewicht/Zuladung	950/430 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)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,4/12,8/,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Reifengröße Testwagen	185/55 R16 83V
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Ecopia EP 150
Wendekreis links/rechts	10,6/10,3 m
EcoTest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,0/5,0/6,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	128 g/km (WTW* 151 g/km)
Reichweite	660 km
Innengeräusch 130 km/h	71,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.875 mm
Leergewicht/Zuladung	930/450 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/585/955 l

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

Betriebskosten	93 Euro	Werkstattkosten	66 Euro
Fixkosten	130 Euro	Wertverlust	199 Euro
Monatliche Gesamtkosten	488 Euro		
Steuer pro Jahr	24 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/26/21		
Basispreis Swift 1.0 Boosterjet SHVS Comfort+	19.440 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.03.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	19.940 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.320 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	-/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/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-/-
Kollisionswarnung/Notbremsystem	Serie/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/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)

2,8

AUTOKOSTEN

1,4

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

Stand: September 2017
 Test und Text: M. Ruhdorfer