



## Suzuki Swift (2005 - 2010)

### Ein Rocker als Spielkamerad

Autotest | Fast 20 Jahre wurde er produziert, 2 Jahre lang war Ruhe. Aber jetzt ist der Suzuki Swift zurück! Und wie! Eine ganze Reihe von Studien hatte Suzuki schon vorgestellt, bevor sie sich zu dem neuen Swift entschließen konnten. Der kommt mit schicker, flotter Linienführung und modernem Design in Deutschland unter dem Slogan "Rock the Road", international mit "wanna play?" daher. Wir wollten gern mal mit dem Rocker spielen und haben uns den neuen Swift in Monte Carlo genauer unter die Lupe genommen.

Im Vergleich zu den Studien, die Suzuki zwischenzeitlich vorgestellt hatte, ist das endgültige Modell deutlich zurückhaltender. Die Radkästen fallen nicht mehr so wuchtig aus und auch die anderen Elemente sind auf einigermaßen normale Maße gestutzt, sodass von einem wirklich radikalen Entwurf nicht mehr die Rede sein kann. Aber nach Spaß und Geschwindigkeit sieht unser rotes Testauto auf jeden Fall trotzdem aus.

### Motoren

Der Maß an Spaß hängt dabei ganz deutlich vom Motor und von der Ausstattung ab. Den Swift gibt es wahlweise mit 1,3 oder 1,5-Liter Benziner. Der verlässliche und äußerst sparsame 1-Liter Dreizylinder des alten Modells gehört damit endgültig der Vergangenheit an. Ab 2007 gibt es außerdem eine Sportversion, auch ein Cabrio ist für die Zukunft versprochen. Der 1,3-Liter Diesel ist bisher in Deutschland allerdings nicht lieferbar.

Heute testen wir den Swift auf einem Ausflug in die Berge der Cote d'Azur und im hektischen Stadtverkehr von Monaco. Dafür nehmen wir uns den Vierzylinder-Benziner mit 1,5 Litern vor. Diesen kleinen Kraftprotz kennen wir schon aus dem Allrad-Ignis 4x4, mit dem wir vor ein paar Tagen in Genf waren.

Trotzdem müssen wir uns an diesen Motor auf den ersten Kilometern noch gewöhnen. Alle Pedale sind dermaßen leichtgängig, dass es schwer ist, das richtige Gefühl für den Motor zu entwickeln. Dabei ist er so leise, dass wir nur am Drehzahlmesser erkennen können, ob er überhaupt läuft. Dadurch legt man leicht mal einen ungeplanten Schnellstart hin oder würgt ihn ab. Für das Bremspedal gilt das gleiche, sodass wir erst am Nachmittag beim Bremsentest auf freier Fläche herausfinden, dass die Bremsen hervorragend arbeiten.



## Im Berufsverkehr

An die restliche Bedienung gewöhnen wir uns schnell und steuern nach ein paar Minuten den Berufsverkehr von Monte Carlo an. Das heisst vor allem schleichen, scharfe Kurven fahren und nach allen Seiten gucken, um nicht mit einem der zahllosen Roller zusammenzustoßen, die von allen Seiten kommen. Genau dafür ist der Swift gebaut.

Die Sicht ist nach allen Seiten prima, auch wenn das Ende der Motorhaube vom Fahrersitz (der übrigens ebenso wie das Lenkrad höhenverstellbar ist) nicht zu sehen ist. Zwischen den vielen Exoten im Stadtverkehr, der vor den Schaufenstern der Bentley-, Hummer- und Maybach-Händler entlangschleicht, reiht sich der Swift gut ein. Seine Reflexionen im Fenster eines Ferrari-Showrooms passt wunderbar mit den ebenfalls roten Sportwagen hinter der Scheibe zusammen. Auf dieses Auto kann man stolz sein, und das zählt in dieser Stadt, wo sich alles ums Image dreht.

Gleich nach der Landesgrenze setzen wir Kurs Richtung Nizza. In der bergigen Landschaft kann der Swift seinen verspielten Charakter richtig ausleben. Die Räder sitzen in den äußersten Ecken, sodass die Straßenlage äußerst stabil ist. Außerdem steht das kleine Auto auf großen, breiten Reifen und hat so guten Griff auf der Fahrbahn (und entsprechend etwas höheren Verbrauch).

Das Lenkrad mit den Bedienknöpfen fürs Radio (ohne MP3-Wiedergabe) liegt gut in der Hand und auf der kurvigen Strecke, die sich vor uns ausbreitet, wird das Gaspedal ab und an auch etwas tiefer durchgetreten. Dabei kommt Leben in den Swift wie in kein anderes Auto dieser Klasse! Man fühlt sofort, was möglich ist und was nicht. So etwas geht sonst nur bei echten Sportwagen! Und möglich ist viel. Das verspricht nicht nur mehr Fahrspaß als bei anderen Kompakten, sondern vor allem auch mehr Sicherheit. Ein Auto, das sich nach einem Ausweichmanöver problemlos wieder fängt, ist immer noch sicherer als hundert Airbags und Knautschzonen.

## Auch erwachsen

Auch die solide Karosserie gibt einem ein Gefühl von Sicherheit und Geborgenheit. Ein Sprecher von Suzuki hat uns am Abend zuvor in allen Details erklärt und vorgerechnet, mit welchem Materialmix die Steifheit des neuen Swift erreicht wurde.

Aber nicht nur für schöne Vorträge ist die Steifheit gut, auch beim exakten Lenkverhalten merken wir direkt etwas davon. Auch sonst wirkt der Swift sehr solide und robust, von der Verarbeitung im Innenraum bis zum Schaltgefühl. Dieses verspielte Auto zeigt sich also gleichzeitig auch sehr erwachsen, was auf längere Sicht mindestens ebenso wichtig ist.



## Auf lange Sicht

Erst auf die Dauer merkt man, wie wenig man einige der Extras der von uns gefahrenen "Comfort+"-Version vermissen möchte. Außer den üblichen Extras hat diese Version auch einige Optionen auf Lager, die in dieser Klasse ganz und gar nicht üblich sind. Dazu gehört das "Keyless Start"-System, mit dem der Autoschlüssel die Hosentasche nie mehr zu verlassen braucht. Dabei wird sozusagen der Fahrer als Antenne verwendet: Bei simpler Berührung des Autos mit der Hand werden die Türen entriegelt und statt einem Zündschloss findet man am Lenkrad einen einfachen Drehknopf zum Anlassen des Autos.

Nach dem Frühsport mit den oberen Zehntausend, dem Spielen in den Bergen und dem Fototermin in

den Touristendörfern gewöhnt sich das Auto erstaunlich einfach an das normale Leben. Beim hochtourigen Fahren in den Bergen bekommen wir den Motor doch noch dazu, mal ein Geräusch von sich zu geben. Es klingt auffallend sportlich. Zurück auf der Autobahn geht die niedertourige Rückfahrt schnell und bequem vonstatten. Die Versuchung ist dennoch groß, hinter der Schranke an der Mautstation noch einmal wegzusprinten und zu zeigen, wie schnell die Kurve in der Ausfahrt genommen werden kann. Der Swift ist nach all den Jahren vielleicht erwachsen geworden, aber die Hörner abgestoßen hat sich dieser sportliche Suzuki sicher noch nicht.



## Fazit

Der neue Suzuki Swift kommt nach langer Abwesenheit zurück in die Kompaktklasse, in der der Markt im Moment mit Neuerscheinungen überflutet wird. Aber er ist dort nicht nur einer von vielen. Die Praxistauglichkeit, der Platz (vor allen hinten) und das Design des Innenraums sind nur durchschnittlich. Aber in allen anderen Bereichen schneidet der Swift sehr gut oder zumindest "anders" ab.

Das schicke, junge, schnelle Aussehen verspricht nicht zuviel, was die Fahreigenschaften angeht. Die Straßenlage ist exzellent, der Fahrspaß gewaltig. Der von uns gefahrene 1,5-Liter-Motor bringt hervorragende Leistung (wenn sich die Fahrt auch schneller anfühlt, als sie in Wirklichkeit ist), weiß sich aber gleichzeitig auf der Autobahn ruhig und komfortabel zu benehmen. Angesichts der Technik die drin steckt, ist der Preis des Swift dabei mehr als gerechtfertigt. Damit lässt sich nicht nur rocken und spielen! ■

# Technische Daten

## Suzuki Swift (2005 - 2010) 1.5 3d

### Maße und Gewichte



|                       |                    |
|-----------------------|--------------------|
| Länge x Höhe x Breite | 370 x 169 x 150 cm |
| Radstand              | 238 cm             |
| Leergewicht           | 955 kg             |
| Anhänger              | 400 kg             |
| Bremsgewicht Anhänger | 1.000 kg           |
| Tankinhalt            | 45 l               |
| Gepäckraum            | 213/562 l          |
| Reifen                |                    |

### Motor und Leistung



|                               |                     |
|-------------------------------|---------------------|
| Motorinhalt                   | 1490 cc             |
| Zylinder / Ventile            | 4/4                 |
| Max. Leistung                 | 102 PS @ 5900 U/min |
| Drehmoment                    | 133 Nm @ 4100 U/min |
| Antrieb                       | vordere Räder       |
| Beschleunigung 0 - 100 km/h   | 10 Sek.             |
| Höchst- geschwindigkeit       | 185 Km/h            |
| Durchschnittlicher Verbrauch  | 6,5 l / 100 km      |
| Vebrauch Stadt                | 8,6 l / 100 km      |
| Verbrauch außerhalb der Stadt | 5,3 l / 100 km      |
| CO2 Ausstoß                   | 159 gr. / km        |

### Preis

|            |          |
|------------|----------|
| Preis      | € 14.690 |
| Grundpreis | € 10.990 |