



Suzuki Alto

Ein Großer unter den Kleinen

Autotest | Bei kleinen Autos geht es um Details. Jeder Kilometer weiter auf einen Liter Benzin ist ein Gewinn. Ein Gramm weniger CO₂-Emission ergibt einen Steuervorteil. Ein Zentimeter mehr an der Außenseite ergibt wertvollen Innenraum. Suzuki hat gut auf den Kleinen geachtet und führt jetzt den neuen Alto ein. Suzukis Neuling ist genau so groß, schneller und doch sparsamer als der übliche Standard.

Was werden die es satt gehabt haben, die Suzuki-Dealer. In 2006 wurde der Alto aus der Produktion genommen, und seitdem sind viele Aufträge an ihrer Nase vorbei gegangen. Aber der Hersteller hat nicht still gesessen. Suzuki hat untersucht, was die Kunden an einem kleinen Auto suchen und hat sich auf diese Wünsche eingerichtet.

Ausrüstung

So hat man festgestellt, daß viele Kunden markentreu sind und sogar "modelltreu". Deswegen ist der neue Alto kein radikal neues Auto geworden, wohl aber eine Weiterentwicklung des vorherigen Modells. Obwohl das Auto gewachsen ist (12 cm breiter, 1 cm höher, genau so lang) ist der kecke Charakter immer noch unverkennbar. Es ist, als ob man jemanden nur von einem Kinderbild her kennt, aber einem deswegen der Erwachsene doch sofort vertraut vorkommt.



"Erwachsener" ist das richtige Wort, denn der Alto ist viel weniger ein Budgetauto und viel mehr ein vollwertiger Kleiner geworden. Bei vielen kompakten Autos ist das Armaturenbrett aus hohlen Formen gebaut und wird es so niedrig wie möglich platziert, um ein Gefühl von Geräumigkeit zu schaffen. Der Alto hat ein großes und aufbauschendes Armaturenbrett,

und das gibt ein vollwertiges Gefühl. Auch die Materialien fühlen sich haltbarer und kräftiger an als üblich.

Dabei ist die Standardausrüstung beachtlich für ein Auto in dieser Preisklasse. Der hier gefahrene "Exclusive" ist ausgestattet mit Airconditioner (im vorherigen Alto nicht einmal optional lieferbar), einem Radio mit MP3-Player, einem Drehzahlmesser, einer elektronischen Traktionskontrolle, Leichtmetallfelgen und Fernstrahler. In Bezug auf die beachtliche Ausrüstung ist auch diese Top-Ausführung scharf im Preis.

Raum

Der Raum vorne ist gut, und wenn der Sitz ganz nach hinten gestellt ist, kommen sogar große Fahrer nicht mehr an die Pedale heran! Leider sind die (integrierten) Kopfstützen nicht für große Europäer berechnet: Sie sind zu niedrig. Auch die Außenspiegel sind ungenügend verstellbar.



Wie üblich bei Autos wie diesem ist der Rücksitz nur für Kinder geeignet; Erwachsene müssen sehr gelenkig sein, um hinten hinein zu paßen. Der Gepäckraum ist klein (129 Liter) und außerdem durch eine große Hebeschwelle und eine sehr kleine Hutablage, die kaum scharniert, nur schwer erreichbar.

Straßenlage

Der Alto unterscheidet sich vor allem mit einer sublimen Straßenlage von der Konkurrenz. Er ist standardmäßig mit einer Servolenkung ausgestattet, lenkt sich aber nicht künstlich leicht. Dabei hat Suzuki eine ausgezeichnete Balance zwischen Komfort und Sportlichkeit gefunden.



Der Alto fühlt sehr solide an und springt weniger als andere kleine und leichte Autos. Die Straßenlage ist ausgezeichnet, auch bei hoher Geschwindigkeit bleibt der Alto sehr stabil. Auch ist es dem verfeinerten Fahrgestell zu verdanken, daß der Alto ein viel vollwertigeres Gefühl gibt als andere Kleine.



Das Auto mutiert deswegen nicht zu einem besseren "Durchschüttler", ist aber doch sehr wendig. Ein Teil

der Testfahrt wurde in Rom gefahren, und in dem ständigen Verkehrschaos fühlt sich der Alto wie zu Hause. Nur fällt auf, daß die Außenspiegel sehr klein sind und zu wenig Übersicht geben. Gerade ein Stadtauto muß "Fliegerohren" haben, damit der Fahrer genau weiß, was um ihm herum paßiert.

Der Alto bremsst gut, hat aber leicht die Neigung, ab einer (sehr) hohen Geschwindigkeit zu schleudern.

Verbrauch

Vorläufig ist der Alto nur mit einem 1-Liter-Motor lieferbar. Dieser hat drei Zylinder, und das gibt dem Alto von Natur aus einen sehr sparsamen Charakter. Dem gegenüber steht, daß dieser Dreizylinder etwas weniger ruhig läuft als ein üblicher Vierzylinder. Da die Geräusche des Seitenwindes und der Reifen stark reduziert sind, fällt das kennzeichnende, wirbelnde Dreizylinder-Geräusch besonders auf.

Der Alto verbraucht durchschnittlich 4,4 Liter pro 100 km und ist damit teilweise sparsamer als die meisten der Konkurrenz. Nur Miniaturautos wie der Smart ForTwo und der Toyota iQ sind bedeutend sparsamer.



Leistungen

Die Leistungen des Alto 1.0 sind bemerkenswert. Nicht nur in der Stadt, sondern auch auf der Autobahn ist der Alto flott und willig. Nur fällt auf, daß die Getriebeeinstellungen nicht so gut zu den in Europa üblichen Geschwindigkeiten paßen. So ist 50 km/h gerade etwas zu schnell für den dritten Gang, aber zu

langsam für den vierten. Mancher wird deswegen wie von selbst strukturell etwas zu hart oder etwas zu langsam fahren.

Der Alto ist auch mit einem (Vierstufen-)Automaten lieferbar, aber dieser benutzt eine überholte Technik. Deswegen ist der Alto Automat weniger flott und bedeutend weniger sparsam als die handgeschaltete Version. Dem gegenüber steht, daß der Automat das Auto noch komfortabler macht.



Fazit

"Wer ein kleines Auto kauft, ist auf der Suche nach Vorteilen", muß man sich bei Suzuki gedacht haben. Deswegen ist die siebte Generation des Alto ein wenig sparsamer, ein paar Kilometer schneller und doch einen Zentimeter geräumiger als die Konkurrenz.

Aber es bleibt nicht nur bei Zahlen. Der Alto macht einen großen Schritt nach vorn, wenn es um Komfort und Verfeinerung geht. Die verwendeten Materialien, die Vollendung und vor allem das sublime Fahrgestell geben diesem Kleiner ein ungeahnt solides und erwachsenes Gefühl.

Kurz gesagt: Suzuki hat in den vergangenen Jahren gut nach der Konkurrenz geguckt, und das Resultat ist gut. ■

Technische Daten

Suzuki Alto 1.0 Comfort

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	350 x 160 x 147 cm
Radstand	236 cm
Leergewicht	855 kg
Anhänger	n.b.
Bremsgewicht Anhänger	n.b.
Tankinhalt	35 l
Gepäckraum	129/774 l
Reifen	155/65R14

Motor und Leistung



Motorinhalt	996 cc
Zylinder / Ventile	3/4
Max. Leistung	68 PS @ 6000 U/min
Drehmoment	90 Nm @ 3400 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	14 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	155 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	4,4 l / 100 km
Vebrauch Stadt	5,5 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	3,8 l / 100 km
CO2 Ausstoß	103 gr. / km

Preis

Preis	€ 10.900
Grundpreis	€ 8.900