



SUZUKI Swift Diesel

In der dieselt Japaner an Europas Spitze
Extrem sparsam und umweltfreundlich –erster Härtetest
von Dieter Rolfes

Bensheim.- Suzuki hat seine urbanen Minis, dem neuen Splash und den bereits bekannten und bewährten Swift (über 1,02 Mio verkauft) mit einem konzerneigenen 1,3-Liter-Common-Rail-Dieselmotor (mit Partikelfilter) bestückt. Der stammt von der Suzuki Powertrain India Ltd. – und entstammt ursprünglich einer Zusammenarbeit mit Fiat und Opel. Er arbeitet auch im neuen Opel „Agila“ der wie schon früher von Suzuki gebaut wird.

Der flinke Zwerg (Drei- und Fünftürer) mit seinem kleinen Wendekreis (9,4 m) und den geringen Abmessungen (Länge x Breite x Höhe beim Fünftürer: 3,76 m x 1,69 m x 1,50 m) verfügt durch den kubisch gestalteten Innenraum über erstaunlich viel Platz für einen so genannten Kleinwagen. Beide Ausstattungsvarianten (Club und Comfort) haben serienmäßig ein 4-Kanal-ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung sowie ein Stabilitätsprogramm (ESP) mit Traktionskontrolle (TCSS).

Der Preis für die Wiesel-Diesel-Swift (1300 DDiS) beginnen bei 14100 €. Erst, wenn man den flinken Japaner aus Europa (hergestellt in Ungarn) extrem, wie unser Testteam in die Mangel nimmt, erkennt man, dass der Preis für dieses Diesel-Kart (so liegt der Swift auch auf der Fahrbahn) sehr günstig ist.

Der 55 kW (75 PS)-Selbstzünder treibt das Swift-Leichtgewicht (1140 kg) mit seinen 190 Newtonmetern (Nm) auf fast 170 km/h. Über das gesamte Drehzahlband (beginnend kurz über dem „Standgas“ bei rund 1500 Touren) zerrt es an der Vorderrädern und schafft mit einer Tankfüllung (45 Liter) fast 1000 km. Heißt es in den Papieren. Die Praxis brachte die Wirklichkeit an den Tag: Zwangs- oder Vollgasfahrt von Koblenz nach Berlin (TÜV, Alboinstrasse) und zurück. Kurze Pause, dann weiter nach Emden und zurück. Das Ergebnis: 6,5 bis 6,7 Liter. Aber: so fährt keine Wildsau. Drum: Land- und Bundesstrassenfahrt von Koblenz über Trier, Kaiserslautern, Frankfurt und zurück: 4,5 Liter pro 100 km. Toll. So auch der CO₂-Ausstoß von nur 120 Gramm pro Kilometer. Vorbildlich.

Nicht schlecht ebenfalls der Koffer- oder Laderaum (bei einfach umlegbaren Rückbankteilen) mit Volumina von 201 alternativ 494 Litern. Sehr gut die Sitze, selbst auf den langen Teststrecken weder belastend noch ermüdend. Nicht übertrieben die Armaturen, so dass man sich schnell zurecht findet.

Auszüge aus dem Testprotokoll: gute Alternative zu den Benzinern; sehr sicheres Fahrwerk mit breiter Spur; handliche Fahreigenschaften; gelungene, frische Erscheinung mit Dynamiktouch; gut abgestufte Fünfgangschaltung (der Diesel könnte auch sechs vertragen); ausreichende Kopffreiheit; übersichtliches Cockpit; großer Fahrspaß; Vergleich: vielleicht mit dem neuen 1,4-Liter-Diesel von PSA, der auch im Ford verbaut wird.

Insgesamt: Jugendlich-frisches Auto, auch für keinen Alten zu schade. Oder, wie eine typisch-berliner Schodderschnüß meinte: „Scheint derzeit die schnellste Diesel-Sparbüchse zu sein“. DR