

AUTOTEST

Schnittiger Japaner mit 3 Zylinder

Fahren: Auch mit drei Zylindern ein echter Renner

Zum ersten Mal gibt es den Swift in der Topmotorisierung mit Turbo und drei Zylindern. Suzuki nennt dies „Boosterjet“. Eingeschworene Fans müssen da erst einmal schlucken, doch keine Sorge: Der macht richtig Spass! Ab 2000 Umdrehungen entwickelt der Einliter-Motor sein maximales Drehmoment und treibt den Zwerg mit Elan an.

In der ganzen Downsizing Thematik bei Flottenbetreiber sicherlich eine valable Alternative zu den gängigen Kleinfahrzeugen.

Unterhalb der 2000 Touren wird es etwas zäh, da schaltet man lieber einen Gang runter – insbesondere wenn es bergauf geht. Das funktioniert super angenehm, der Schalthebel flutscht locker durch die fünf Gänge. Einen sechsten Gang vermisst man nur bei extremen Schnellfahrten – und den gibt es, wenn man sein Kreuzchen bei der optionalen Automatik macht. Lenkung und Fahrwerk sind Swift-typisch sportlich angehaucht, ohne dass aber der Komfort darunter leidet: Zwar poltert es bei fiesen Löchern, doch fühlt man sich nie durchgeschüttelt. Und wie schön ruhig der Motor läuft – auch ohne Ausgleichswelle! Bei 120 km/h sind die Abrollgeräusche lauter als der Antrieb, im Stand ist der Dreizylinder kaum hörbar.



Bild: Suzuki / der Innenraum ist übersichtlich und aufgeräumt

Interieur: Mehr Platz auf der Rückbank und im Kofferraum

Das Cockpit des Suzuki Swift ist mit einem grossen Touchscreen in der Mitte ausgestattet. Von diesem Sieben-Zoll-Infotainment mit Apple Carplay und Android Auto steuert man das ganze Zusatzprogramm. Ein kamera- und radarbasiertes System das im Notfall autonom bremst oder sich per Tempomat an den vorausfahrenden Verkehr hängt. Auch einen Spurhaltewarner, Müdigkeitserkennung und Fernlichtassistent gibt es. Ziemlich modern und auf der Höhe der Zeit.

Der verhältnismässig lange Radstand kommt den Passagieren im Fond zugute, die auch bei einer Körpergrösse von 1,86 Meter recht entspannt hinten sitzen können. Der Kofferraum mit 256 Liter hat leider eine Stufe! Koffer und Taschen plumpsen erst einmal gut 20 Zentimeter nach unten.

Fazit

Der Dreizylinder im Suzuki Swift ist sehr gelungen

Er hat drei Zylinder, Direkteinspritzung und einen riesigen, völlig überdimensionierten Alternator, der allerdings einen zweiten und dritten Job gleich mit erledigt: er ersetzt nicht nur den Anlasser, er werkelt nach dem Motto „Drei-in-eins“ auch noch als Generator. Beim Bremsen oder bergab gewinnt er elektrische Energie zurück – die Fachwelt nennt dieses Verfahren „Mild Hybrid“.

Übrigens will Suzukis «Smart-Hybrid-System» nicht nur Zusatz-Boost bieten, sondern auch Treibstoff sparen. 4,3 Liter geben die Japaner an – in unserem Test waren es 5,2 Liter. Keine Sensation, aber sehr ordentlich. Somit erhält man beim Swift 1.0 Boosterjet Top Hybrid einen sparsamen Flitzer.