

Suzuki Swift: Eine Erfolgsgeschichte in drei Generationen

- Kleinwagen feiert 25-jähriges Deutschland-Jubiläum. Marktdebüt 1984 als SA 310.
- Bisher rund 235.000 verkaufte Fahrzeuge in Deutschland, über 670.000 Einheiten europaweit.
- Aktueller Swift entwickelt für europäischen Markt; in Ungarn produziert.

Bensheim, September 2009. Als der Suzuki Swift 1984 auf den deutschen Markt kommt, ist die Marke Suzuki hierzulande schon nicht mehr unbekannt. Bereits seit 1980 wird auf dem größten europäischen Einzelmarkt sehr erfolgreich der kleine Geländewagen LJ80 vertrieben, ein Fahrzeug von fast schon legendärer Unverwüstlichkeit und Qualität.

Der LJ80 bestellte also den Boden, auf dem der neue Kompaktwagen zu einem für viele Wettbewerber überraschenden Höhenflug ansetzt. Schon in der ersten Generation überzeugt der Swift durch seine gelungene Mischung aus Wirtschaftlichkeit und anspruchsvoller Technik. Rund fünf Jahre lang wird das Schrägheckfahrzeug angeboten, unter anderem auch schon in einer leistungsstarken GTi-Version. Die zweite Generation ist dann nicht nur Bestseller sondern auch erfolgreicher Longrunner. Von 1989 bis 2004 in Deutschland angeboten, setzt dieses Fahrzeug zusätzliche Akzente bei Styling und Komfort. In diese Zeit, genauer gesagt in das Jahr 1992, fällt auch das Debüt der Cabriolet-Version.

Seit 2005 ist die dritte Generation des Swift am Start. Als erstes Fahrzeug einer Serie strategischer Weltmodelle ist es trotzdem ganz auf den europäischen Design- und Fahrgeschmack ausgerichtet. Kein Wunder, dass es nun auch in Europa produziert wird: im ungarischen Suzuki-Werk Esztergom. Mit diesem Fahrzeug setzt Suzuki eine Erfolgsgeschichte fort, die über drei Generationen hinweg in Europa mit über 670.000 Fahrzeugen und allein in Deutschland mit rund 235.000 verkauften Einheiten dokumentiert ist.

Die erste Generation (1984 – 1989)

Sein internationales Debüt feiert der Suzuki Swift 1983 auf der 25. Tokyo Motor Show, damals noch als SA 310. Unter dieser Bezeichnung kommt das Schrägheck-Fahrzeug Anfang 1984 auch nach Deutschland, zunächst als Dreitürer mit einem für damalige Verhältnisse hochmodernen Dreizylinder-Aluminiummotor.

Ein wenig bedient sich Suzuki bei der Entwicklung noch der Hilfe von General Motors (GM), das seit 1981 eine fünfprozentige Beteiligung an Suzuki hält. So sind die Amerikaner für die Karosserie und die Innenraumgestaltung zuständig, die Japaner aber bereits für den wegweisenden Motor und die Fahrwerkskonstruktion. Die GM-Beteiligung hat zur Folge, dass der SA 310 in den USA als Chevrolet Sprint und Pontiac Firefly vermarktet wird, in Japan geht er als Suzuki Cultus an den Start. Mit anderen Worten: Der spätere Suzuki Swift ist eines der ersten echten Weltautos.

Der von Suzuki entwickelte 1.0-Liter-Motor ist eine kleine Meisterleistung und nimmt spätere Entwicklungen von Wettbewerbern teilweise weit vorweg. Das Konstruktionsprinzip mit nur drei Zylindern zeigt in der Praxis handfeste Vorteile. Weniger bewegte Teile bedeuten weniger Verbrauch und weniger Gewicht. So wiegt das gesamte Aggregat dank konsequenten Leichtbaus nur 63 Kilogramm. Auch das Gesamtfahrzeuggewicht fällt mit 680

Kilogramm sehr gering aus, was das Fahrzeug zu einem echten Ampelsprinter macht und zudem sehr positive Auswirkungen auf den Verbrauch hat: 5,8 Liter auf 100 Kilometer können sich schon damals mehr als sehen lassen.

Ein VW Polo mit 29 kW/40 PS, also deutlich schwächerem Motor, wiegt zu dieser Zeit 20 Kilogramm mehr, ein Opel Corsa ist sogar 55 Kilogramm schwerer. Hinzu kommt die wunderbare Wendigkeit des kompakten Suzuki; 9,20 Meter Wendekreis lassen ihn im damals noch nicht ganz so dichten Stadtgewühl häufig den entscheidenden Moment schneller in die Parklücke stoßen. Nicht nur die Beschleunigung, auch die Entschleunigung klappt im Suzuki SA 310 besonders gut, denn die vorderen Scheibenbremsen (hinten Trommelbremsen) sind auch bei Fronttrieblern zu jener Zeit keine Selbstverständlichkeit. Nicht zuletzt ist der SA 310 in der GA-Variante mit 10.495 D-Mark auch preislich ein sehr attraktives Angebot, zumal als einziges Extra in der sehr kurzen Aufpreisliste eine Metallic-Lackierung für 295 D-Mark zu finden ist.

Trotz seiner anspruchsvollen Technik verläuft der Start des SA 310 in Deutschland eher verhalten. Das ändert sich nach einigen Monaten, als im November 1984 die Umbenennung auf Swift erfolgt. Gleichzeitig ergänzen stärkere Vierzylinder das Motorenangebot. Spitzenmodell ist der 1.3 GS mit einem Alu-Motor, der 54 kW/74 PS leistet. Auch dieses Aggregat ist seiner Zeit deutlich voraus und verfügt unter anderem über Alukipphebel und eine hohlgebohrte Nockenwelle. Das Getriebe hat fünf Vorwärtsgänge; für den GL mit 1.0-Liter-Motor ist gegen Aufpreis (1.000 D-Mark) sogar eine Dreistufen-Automatik zu haben.

Ein Jahr später, auf der IAA 1985, debütiert der Swift GC, als fünftürige Limousine mit zehn Zentimetern mehr Radstand, aber im Vergleich zum GS weniger Pferdestärken (50 kW/68 PS) ist er ein Angebot vor allem für Familien.

Im Oktober 1986 (Modelljahr 1987) wird der Swift erstmals gründlich überarbeitet. Neben optischen Modifizierungen an Bug und Heck zeigt sich vor allem das Fahrwerk nochmals verbessert. Statt der ungeteilten, spur- und sturzkonstanten Hinterachse kommt nun eine moderne Verbundlenkerachse mit Schraubenfedern, Teleskopdämpfern und Panhardstab zum Einsatz. Der Radstand bleibt zwar unverändert, in der Gesamtlänge wächst der Swift jedoch um 85 Millimeter. Zu den optischen Veränderungen zählen die stärkeren Stoßfänger und der Waben-Kühlergrill. Innen sieht man ein neues Lenkrad und Rahmenkopfstützen. Die Instrumente sind klarer gezeichnet und dadurch schneller ablesbar.

Nach einer weiteren kleineren Überarbeitung 1986 und den Premierien der Modelle GTi (Dreitürer) und GXi (Fünftürer) mit 1.3-Liter-Vierventilmotor, zwei oberen Nockenwellen und 74 kW/101 PS Leistung, läuft der Swift der ersten Generation bis zu seiner Einstellung 1989 weltweit und auch in Deutschland erfolgreich weiter.

Die zweite Generation (1989 – 2004)

Im Oktober 1989 feiert die zweite Generation des Swift ihre Europapremiere auf der Birmingham Motor Show. Die Besucher sehen ein von Grund auf neues Modell, an dem im Vergleich zum Vorgänger buchstäblich keine Schraube unersetzt geblieben ist. Optisch zeigt sich der neue Swift im Stil und auf der Höhe der Zeit. Die Karosserie ist wesentlich glatter und gerundeter, was sich auch im cW-Wert von 0,32 niederschlägt. Der Radstand ist um 20

Millimeter auf 2.265 Millimeter gewachsen und auch die Hinterachse völlig neu konstruiert. Eine ebenfalls neu konzipierte Zahnstangenlenkung sorgt für ein direkteres und gleichzeitig komfortableres Einlenken. Auch das Interieur ist komplett neu gestaltet worden.

Wie sein Vorgänger wird auch die zweite Generation des Swift im japanischen Suzuki-Werk Kosai Plant produziert. Rund 850 Arbeiter und exakt 137 Roboter stellen jeden Monat 10.000 Einheiten des neuen Kleinwagens her.

Für dieses für Suzuki sehr wichtige neue Fahrzeug werden natürlich die Motoren überarbeitet. Die Ventilbetätigung des 1.0-Liter-Dreizylinders erfolgt nun über wartungsfreie hydraulische Stößel.

Ab der IAA 1989 sind alle Swift mit einem geregelten Dreiwege-Katalysator lieferbar, dieser war bis dahin nur beim starken GTi serienmäßig. Außerdem feiert die Stufenheck-Version des Swift mit neu entwickeltem 1,6-Liter-Motor Premiere. Mit seiner Gesamtlänge von 4.075 Millimeter und einem großzügigen Radstand von 2.365 Millimetern bietet sie viel Platz für Kind und Kegel. Das besondere an diesem Fahrzeug: Die Stufenheck- als auch die Fließheck-Variante kann gegen Aufpreis auch mit einem permanenten Allradantrieb mit Viskokupplung ausgerüstet werden. Im März 1990 kommt der Stufenheck-Swift in den Handel, hat aber im Vergleich zu den erfolgreichen Schrägheck-Varianten des Swift in Deutschland einen eher schweren Stand.

Die Preisspanne für die zweite Generation zieht sich nun von 14.290 D-Mark für den 1.0 GL bis zu 19.990 D-Mark für den furiosen Swift GTi. Dafür bekommt der Käufer so viel Auto fürs Geld wie praktisch nirgendwo. So umfasst die Ausstattungsliste ab Werk für das GS-Modell mit 1.3-Liter-Motor unter anderem elektrisch verstellbare Außenspiegel, Nebelscheinwerfer, Sportsitze- und Sportlenkrad sowie Schutzleisten. Der GTi hat auch einen in Wagenfarbe lackierten Spoilerstoßfänger am Bug und selbst die aus dem Auto heraus entriegelbare Tankklappe ist zu dieser Zeit etwas besonders und sogar in wesentlich teureren Fahrzeugen nicht unbedingt zu finden.

Einen besonderen Leckerbissen hält 1990 dann der Genfer Autosalon für seine Besucher bereit. Der Automobil-Veredler Zender kappt das Dach von GTi und GS, verstärkt Karosserie und Bodengruppe und wechselt die Frontscheibe durch ein um 140 Millimeter kürzeres Exemplar aus. Fertig ist der Swift-Speedster, ein schnelles Spaßfahrzeug mit eingearbeitetem Rohrrahmen als Überrollschutz und Schalensitzen von Recaro. Immerhin 20 Exemplare von diesem exklusivsten Swift aller Zeiten werden produziert. Nicht das exklusivste, aber für viele Swift-Fans schönste Modell der zweiten Generation ist das Swift Cabriolet, das im Herbst 1991 auf der IAA Deutschland-Premiere feiert.

Erst 2003, nach 14 Jahren Laufzeit in Deutschland, wird es für den sich immer noch ganz passabel verkaufenden Swift der zweiten Generation Zeit zu gehen. Die dritte Generation macht sich auf, ganz neue Käuferschichten zu erobern.

Die dritte Generation (2005 – bis heute)

Schon auf der Paris Motor Show 2002 können aufmerksame Betrachter mehr als nur einen ersten Eindruck vom kommenden neuen Swift erhalten. Der Concept S trägt schon fast alle

Merkmale des späteren Serienmodells. Es dauert dann aber doch noch zwei Jahre, bis die dritte Generation des kompakten Bestsellers wiederum in Paris ihre Weltpremiere feiert. Im Frühjahr 2005 zeigt sich der neue Swift dann erstmals in Deutschland auf der AMI in Leipzig.

Dieser Swift ist das erste Fahrzeug einer Serie strategischer Weltmodelle, die später mit dem Grand Vitara, dem SX4, dem Splash und dem Alto fortgesetzt wird. Trotz seines globalen Anspruchs ist der neue Swift aber das erste Suzuki-Modell, das die optischen und technischen Vorlieben europäischer Autofahrer in den Mittelpunkt stellt.

Auf 3.760 Millimeter Gesamtlänge, bei 1.690 Millimeter Breite und 1.500 Millimeter Höhe, trifft der Swift exakt ins Herz der Kompaktklasse. Erhältlich mit drei oder fünf Türen überzeugt er optisch auf den ersten Blick. Sein 1,5-Box-Design (kurzer Vorderwagen, große Fahrgastzelle) strahlt Dynamik und Solidität aus. Eine breite Frontschürze mindert den Auftrieb und wirkt gleichzeitig elegant. Der kraftvolle Auftritt wird unterstrichen durch die weit außen platzierten Räder und die dadurch entstehenden sehr kurzen Überhänge. Die markant gestylte Heckklappe geht in einen großen, breiten Stoßfänger über, der als Basis für die untere Karosseriewand dient. Mit anderen Worten: Der Suzuki Swift wirkt in jeder Variante und aus jedem Blickwinkel sportlich und zugleich wertig. Den Suzuki-Technikern und -Designern ist ein ganz großer Wurf gelungen.

Ein großer Sprung lässt sich auch bei den Motoren verzeichnen. Bei den Ottomotoren kann man zwischen einem sehr sparsamen 1.3-Liter (68 kW/92 PS) und dem durchzugsstarken 1.5-Liter-Aggregat (75 kW/102 PS) wählen. Der Suzuki Sport verfügt als legitimer GTi-Nachfolger über einen 1.6-Liter-Motor mit 92 kW/125 PS. Für den fünftürigen 1.3-Liter Swift gibt es zudem eine Variante mit Allrad-Antrieb. Und für die Freunde des Selbstzünders hat Suzuki einen sehr durchzugsstarken und sparsamen 1.3-Liter-Diesel ins Programm genommen, der 55 kW/75 PS leistet.

Im Vergleich zur ersten und zweiten Generation beschränkt sich der Fortschritt nicht allein auf Leistung, Design und Komfort. Vor allem das Sicherheitsniveau hat in den 25 Jahren seit Erscheinen des ersten Swift in Deutschland entscheidend zugelegt. So sind heute in allen Varianten sechs Airbags an Bord, genauso wie Isofix-Kindersitzbefestigungen und Breitreifen der Dimension 185/60 R15. Hinzu kommt für alle Ausführungen ein elektronisches Stabilitätsprogramm.

Swift-Highlights Teil 1: Der Swift GTi

Für nicht wenige ist er in der zweiten Hälfte der 80er-Jahre ein echter Herausforderer für den GTi aus Wolfsburg: Der seit Ende 1986 erhältliche Swift GTi überzeugt durch sein geringes Gewicht und seine Handlichkeit viele sportlich eingestellte Autofahrer. Knapp zwei Jahre lang gibt es übrigens auch eine fünftürige Version, die den Namen GXi trägt. Aber sportliche Kompaktwagen dieser Zeit haben eben nur zwei Türen und eine Heckklappe, so dass der GXi schon 1988 wieder aus dem Programm genommen wird.

Der GTi feiert dagegen mehr als nur Achtungserfolge. Mit seinem hochmodernen 1.3-Liter-Motor (74 kW/101 PS) schafft der nur 750 Kilogramm leichte Kompaktwagen bis zu Tempo

185, spurtet in 9,5 Sekunden von Null auf Hundert km/h und benötigt im Durchschnitt 8,7 Liter Benzin.

In der zweiten Generation wird der Fortschritt im Motorenbau deutlich. Obwohl das Gewicht vor allem aus Komfort- und Sicherheitsgründen auf 790 Kilogramm steigt und Hubraum sowie Leistung unverändert bleiben, wird der GTi in der jetzt noch schneller (188 km/h), spurtet noch fixer (8,6 Sekunden) und benötigt dennoch nur noch 6,3 Liter Superbenzin; eine tolle Leistung der Suzuki-Ingenieure. Der Grundpreis bleibt mit 19.900 D-Mark dabei in einem noch überschaubaren Rahmen.

Swift-Highlights Teil 2: Das Swift Cabriolet

Im Herbst 1991 kommt das Swift 1.3 GS Cabriolet nach Deutschland und wird für viele Kunden auf Anhieb zu einer Art bezahlbaren Traumwagen. Auf Basis der zweiten Swift-Generation entsteht auf 3,74 Meter Gesamtlänge ein kleines Cabriolet mit großer Ausstattung: Servolenkung, elektrisch verstellbare Außenspiegel, Nebelscheinwerfer, Stereo-Cassettenradio und ein höhenverstellbares Lenkrad sind immer mit an Bord. Anders als damals in dieser Fahrzeugklasse üblich, ist das Swift Cabriolet ein Open-Air-Star mit freier Rundumsicht, also ohne störende Überrollbügel. Das Verdeck lässt sich mit wenigen Handgriffen sekundenschnell vollständig versenken. Bemerkenswert sind auch der geräumige Kofferraum und praktischer Stauraum hinter den Sitzen, wo das Reisegepäck von zwei Passagieren problemlos Platz findet.

Angetrieben wird der offene Zweisitzer vom 1.3-Liter-Motor (50 kW/68 PS), der eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ermöglicht. Überzeugend auch das moderne Fahrwerk mit Einzelradaufhängung. Mit nur 840 Kilogramm Leergewicht und einem Wendekreis von 9,20 Meter ist das Swift Cabriolet zu dieser Zeit die wohl handlichste Möglichkeit, in aller Leichtigkeit offen zu fahren. Und eine relativ erschwingliche für Sun and Fun dazu: Der schöne Swift steht mit 27.300 D-Mark in der Preisliste.

Swift-Highlights Teil 3: Der Swift Sport

Leistungsstarke Superminis gibt es nicht nur von Suzuki. Aber wohl kein anderer Sportler dieser Kategorie ist derzeit so leicht, so konsequent und mit 17.700 Euro dabei so erschwinglich, wie der Suzuki Swift Sport.

Der temperamentvolle Motor mit variabler Ventilsteuerung leistet 92 kW/125 PS und beschleunigt den sportlichsten Swift in 8,9 Sekunden auf Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit wird standesgemäß bei exakt 200 km/h erreicht. Solche Fahrleistungen sind letztlich kein Wunder, denn der sportliche Motor muss ein Leergewicht von gerade mal 1.105 Kilogramm antreiben.

Die kraftvoll-dynamische Optik des Swift Sport wird dominiert von 17-Zoll-Leichtmetallfelgen, auf die Reifen der Dimension 195/45 R17 aufgezogen sind. Die Kühlermaske mit angedeuteten Flaps, Klarglas-Scheinwerfer, dezente Seitenschweller sowie der Wabengrill in Diffusor-Optik am Heck und die beiden Auspuffrohre unterstreichen den kraftvoll-dynamischen Auftritt. Sechs Airbags und ein elektronischer Schleuderschutz stehen beispielhaft für das hohe passive und aktive Sicherheitsniveau im schnellsten Suzuki.

Swift rocks the Road: Die Rallye-Historie

Der Rallye-Sport ist für Suzuki seit jeher von großer Bedeutung. In den vergangenen Jahren offerierte das Unternehmen ein reichhaltiges Programm, angefangen von Fahrtrainings und nationalen Markencups bis hin zu internationalen Meisterschaften und in die internationale Topliga der World Rallye Championship (WRC).

Der Swift spielt in diesem Programm eine nicht unbedeutende Rolle. Dank seiner sportlichen Grundkonzeption bringt er alle Gene mit, um aus ihm ein erfolgreiches Rallye-Fahrzeug zu formen. Harald Büttner erringt 1987 mit der ersten Swift GTi-Generation in der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) 6 von 8 möglichen Siegen in seiner Klasse. Am Swift führt also so gut wie kein Weg vorbei. Auch auf internationaler Ebene feiert der Kleinwagen Erfolge: Nobuhiro Tajima fährt 1988 beim WRC-Lauf der USA einen respektablen 7. Platz ein. Ein Erfolg, den der Belgier D. Chaballe drei Jahre später wiederholt, diesmal allerdings beim WRC-Lauf von Bandama an der afrikanischen Elfenbeinküste. In seiner ersten kompletten Saison 2006 fährt der Swift Super 1600 in der Junior World Rallye Championship (JWRC) auf Rang 2, 3 und 4 der Gesamtwertung. Ein Jahr später gewinnt Suzuki mit dem ca. 167 kW/225 PS starken Fahrzeug diesen Wettbewerb und belegt gleichzeitig auch Rang 2 und 5. Der 1,6-Liter-Motor katapultiert den nur 1.000 Kilogramm wiegenden Swift Super 1600 in 5,2 Sekunden auf 100 km/h. Ein Sperrdifferential sorgt dafür, dass der Frontantrieb mit dieser Kraft fertig wird.

Auch in Deutschland sorgt der Swift Super 1600 immer wieder für Furore. Etwa im Rahmen des Suzuki Rallye Cup, wo dem Sieger neben attraktiven Geldpreisen ein Einsatz im JWRC-Boliden winkt. Mit insgesamt sechs Läufen in diesem Jahr ist der Suzuki Rallye Cup in Deutschland der einzige Rallye-Markenpokal. Teams jeden Alters – vom jungen Nachwuchspiloten bis zum erfahrenen Rallye-Routinier – kämpfen mit der rund 135 PS starken Swift Sport Rallye-Version um Plätze und Punkte. Die enge Leistungsdichte im Teilnehmerfeld hält den Kampf um die Podiumsplätze bis zum Finale offen. Eine Entscheidung ist allerdings bereits gefallen: Publikumsfavorit ist erneut der Suzuki Swift.