Pressepräsentation Suzuki Celerio: Aus zwei mach einen

Von Jens Riedel

Nein, das ist nicht der erste Kleinstwagen von Dacia. Was von vorne wie ein geschrumpfter Sandero aussieht, ist der Suzuki Celerio. Mit seinen 3,60 Metern Länge reiht er sich zwischen Alto und Splash ein. Und das ist ganz bewusst so gewählt, denn der japanische Kleinwagenspezialist will keine nicht vorhandene Lücke schließen, sondern der Celerio beerbt gleich beide Modelle. Das macht er, um es gleich vorwegzunehmen, ganz gut.

Design war noch nie eine Tugend, mit der sich die Marke schmücken wollte – mit Ausnahme der kleinen Geländewagen vom ersten LJ bis hin zum aktuelle Jimny vielleicht. Bei Suzuki steht vor allem Zweckmäßigkeit im Vordergrund. Auch wenn der Celerio durchaus ein bisschen mehr optischen Pfiff vertragen könnte, so übertrumpft er Alto und Splash nicht nur beim Kofferraumvolumen um stolze 125 Liter bzw. immerhin noch 66 Liter (Splash), sondern beide Modelle beim Radstand um ordentliche sechseinhalb Zentimeter.

Die Raumökonomie ist eine der Stärken des Stadtautos. Fahrer und Beifahrer finden nebeneinander ausreichend Platz und auch hinten mangelt es zumindest für zwei Mitfahrer weder ein Knie- noch an Kopffreiheit. Den Zugang zum Fond erleichtern zudem weit ausgeschnittene und aufschwingende Türen. Mit 254 Litern Gepäckvolumen erreicht der Celerio fast schon Kleinwagenformat und bietet ausreichend Platz für den Wochenendeinkauf. Das Fassungsvermögen resultiert jedoch weitgehend aus der Tiefe denn aus der Länge des Gepäckabteils. Dennoch ist die Ladekante erfreulich niedrig. Bei Bedarf lässt sich die Rückenlehne durch Zug an einer Schlaufe von hinten aus geteilt umlegen. Es bleibt dann zwar eine Stufe, aber die gewonnene zusätzlich Ablagefläche ist für sich genommen eben. Das Gepäckabteil kann so auf bis zu 1053 Liter erweitert werden.

Zwar fallen die Türtaschen vorne etwas schmal aus, aber die drei Ablagemöglichkeiten in der Mittelkonsole und links neben dem Lenkrad bieten Platz für Alltagsgegenstände wie

Smartphone oder eine Zigarettenschachtel. Die beiden Getränkehalter liegen erfreulich tief, so dass Dose oder kleine Flaschen beim Schalten nicht im Weg sind. Auch in den hinteren Türausschnitten gibt es entsprechende Ausbuchtungen sowie am Ende der Mittelkonsole noch eine kleine Mulde und eine Kartentasche hinter dem Beifahrersitz. Nicht nur in diesem Punkt kann das neue Modell überzeugen, auch wenn es ein Rätsel bleibt, warum letztere nur der Topausstattung vorbehalten bleibt. So teuer kann sie doch wohl kaum sein. Geschenkt hat sich Suzuki bedauerlicherweise auch eine Kontrollleuchte für das Abllendlicht.

Von den beiden Vorgängern, die wohl noch bis Mitte nächsten Jahres abverkauft werden, hat der neue Suzuki den 1,0-Liter-Dreizylinder mit 50 kW / 68 PS geerbt. Er wurde jedoch gewichts- und reibumngsoptimiert und läuft als Euro-6-Aggregat tatsächlich etwas geschmeidiger. Der kleine Motor wird bereits unterhalb von 2000 Umdrehungen in der Minute erstaunlich munter und muss lediglich an Steigungen Tribut an seinen kleinen Hubraum zollen. Dort darf dann geschaltet und der Motor mit Drehzahl bei Laune gehalten werden. In der Ebene schwimmt der Celerio durchaus bei Autobahnrichtgeschwindigkeit wacker mit. Dabei sind die bauartbedingten rauen Klänge relativ gut weggedämpft.

Ebenso spontan wie er am Gas hängt, so mühelos flutscht beim Celerio der gut zur Hand liegende Schalthebel durch die Gassen. Die Federung ist europäisch straff, verliert auch auf kurzen Bodenwellen nicht die Fassung und lässt sich erst auf Kopfsteinpflaster spürbar aus der Ruhe bringen.

Der Celerio – ein Kunstwort aus „celeste“ (himmlisch) und „rio“ (Fluss) – will natürlich kein Reisewagen sein, sondern ein praktisches Stadtauto. Und diese Vorgaben erfüllt er überzeugend. Mit dem ab Frühjahr 2015 angebotenen automatisierten Fünf-Gang-Schaltgetriebe für 700 Euro Aufpreis in der mittleren bringt Ausstattung erhält der Käufer auch noch einen Kriechgang, der der Einparken erleichtern soll, sowie eine Berganfahrhilfe. Letztere bringt auch der Celerio Eco+ mit. Er hat einen neu entwickelten Motor mit ebenfalls 998 Kubikzentimetern Hubraum, aber doppelte Einspritzdüsen (Dualjet) und eine variable Ventilsteuerung unter der Haube. Dies senkt in Verbindung mit Stopp-Start-Automatik und ein Zentimeter tiefer gelegter Karosserie den Normverbrauch um 0,7 Liter auf 3,6 Liter pro 100 Kilometer und den CO2-Ausstoß von 99 auf 84 Gramm je Kilometer. Bei 1100 Euro Aufpreis, die als exklusives Schmankerl auch noch LED-Tagfahrlicht enthalten, dürften allerdings weniger das rein rechnerische Kalkül, sondern eher das bessere Umweltgewissen eine Rolle bei der Kaufentscheidung spielen. Bei marginal höherem Drehmoment sind die Leistungsdaten absolut identisch mit dem bereits bekannten Aggregat. Erste Ausfahrten ergaben für beide Triebwerke

Realverbräuche nach Bordcomputer von 0,7 bis einem Liter über dem Normwert – keine schlechte Leistung.

Los geht es beim Celerio mit der 9690 Euro teuren Basisversion mit höhenverstellbaren Fahrersitz und Lenkrad sowie geteilt umklappbaren hinteren Sitzlehnen sowie vier Airbags vorne. Hier dürften sich vor allem Stadtlieferanten und Pflegedienste angesprochen fühlen. Suzuki geht davon aus, dass sich die meisten Kunden für die 1200 Euro teurere Version Club entscheiden. Sie bietet unter anderem auch Airbags hinten, Klimaanlage und Freisprecheinrichtung mit Lenkradfernbedienung sowie USB-Anschluss. Für noch einmal 600 Euro mehr gibt es dann die Topversion Comfort, die neben der besagten Kartentasche noch elektrische Fensterheber hinten, zwei Lautsprecher mehr, Alufelgen, in Wagenfarbe lackierte Außenspiegel und Zierchrom am Kühlergrill mitbringt. (ampnet/jri)

Daten Suzuki Celerio 1.0

Länge x Breite x Höhe (m): 3,60 x 1,60 x 1,54
Radstand (m): 2,43 m
Motor: 3-Zylinder-Benziner, 998 ccm
Leistung: 50 kW / 68 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 90 Nm bei 3500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 155 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 14,0 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,3 Liter
CO2-Emissionen: 99 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: mind. 880 kg / max. 380 kg
Kofferraumvolumen: 254 - 1053 Liter
Reifen: 165/65 R14
Max. Anhängelast: 400 kg
Wendekreis: 9,4 m
Basispreis: 9690 Euro

Bilder zum Artikel

Suzuki Celerio.

Suzuki Celerio.

Suzuki Celerio.

Suzuki Celerio.

Suzuki Celerio.

Suzuki Celerio.

Suzuki Celerio.

Suzuki Celerio.

Suzuki Celerio.

Suzuki Celerio.

Suzuki Celerio.

Suzuki Celerio.

Suzuki Celerio.

Suzuki Celerio.

Suzuki Celerio.

Suzuki Celerio.