



Bjorn Blokzijl
29 mei 2016

Slimme zet

Je moet je als automerk met een beperkte slagkracht in Europa onderscheiden van de rest. Subaru doet dit bijvoorbeeld met standaard vierwielaandrijving en Alfa Romeo met oogstrelend design. Suzuki verkocht vorig jaar net iets meer dan 10.000 auto's en heeft daarmee een marktaandeel van 2,5%. Kijk je naar het modellengamma dan valt op dat het merk in het C-segment vertegenwoordigd is met liefst twee auto's: de S-Cross en de Vitara. Onderaan de ladder staat de Celerio. Later dit jaar zal hiernaast een vlot getekende Ignis worden toegevoegd. Suzuki gaat bewust zo te werk: in elk segment zowel een praktische als een hippe variant verkrijgbaar. In het B-segment valt de Swift in de laatst genoemde categorie. In het kader van deze opbouw van het gamma reden we rondom Barcelona met de splinternieuwe Baleno. Hoewel in de jaren '90 van de vorige eeuw ook een auto met die naam in de showroom stond, heeft de nieuwste hier weinig mee van doen.



Binnenruimte op nummer één

Was de vorige generatie Baleno nog leverbaar als driedeurs hatchback, sedan en als stationwagon, de nieuwste is er enkel als vijfdeurs hatchback. Andere carrosserievarianten zullen ook niet komen. Meer ruimte heb je ook niet nodig. Hoewel hij bijna 40 centimeter korter is dan de stationwagon van de eerste generatie, is de bagageruimte slechts 20 liter kleiner. Waar hij vooral indruk mee maakt is de ruimte voor de bestuurder en zijn of haar passagiers. Voorin zit je ruim, maar het is de beenruimte achterin die enorm is. En dat geldt niet alleen als je het relateert aan de klasse waarin de Baleno opereert - het B-segment - maar er zijn ook veel C- en D-segmenters waar je je benen minder makkelijk kwijt kunt. Ook de hoofdruimte achterin is goed in orde: een passagier van 1.90 meter raakt het plafond net niet. Een ruim interieur heeft bij Suzuki duidelijk bovenaan het wensenlijstje gestaan. Het exterieurontwerp heeft hier enigszins onder te lijden gehad, al moet gezegd worden dat niemand hem uitgesproken lelijk vindt. Met zijn wat bolle vorm, anonieme front en dito achterzijde is het design alles behalve sprankelend. Toch zijn er wat leuke details te vinden waarmee de Baleno zich onderscheidt van de grote grijze massa. Zo staat hij

Suzuki Baleno 1.0 BoosterJet High Executive

vanaf het tweede uitrustingsniveau al op 16 inch lichtmetaal, is hij voorzien van een bijzonder vormgegeven achterspoiler en maakt de brede chromen strip op de kont de auto breder dan dat hij is.Â



De uitvoering die je wilt

Zoals gezegd heeft een ruim interieur prioriteit gehad. Helaas stond het materiaalgebruik een stuk lager op het lijstje. De plastics die gebruikt zijn, zijn niet alleen keihard maar glimmen je ook tegemoet. Hierop scoort de concurrentie een stuk beter. Toch zit het qua afwerking wel goed. Zelfs op zeer slecht wegdek hoor je niks kraken, piepen of rammelen. Ook op het vlak van het ontwerp van het binnenste is het alles behalve behelpen. Zo ziet de klokkenwinkel er erg goed uit. Vooral het fraaie gebruik van het blauwe achtergrondlicht en het hoogwaardige scherm tussen de klokken zijn bovengemiddeld in deze klasse. Ook het multimediasysteem - dat we al kennen uit de Vitara en de omlijsting daarvan, inclusief de bediening van de airconditioning, zie er gewoonweg goed uit. De bediening van dit systeem is eenvoudig en geschiedt via het aanraakscherm. Qua snelheid zet het geen nieuwe standaarden.

Suzuki Baleno 1.0 BoosterJet High Executive

Dat doen de voorstoelen ook niet. Zolang je enkel rechtuit rijdt, is er niks aan de hand en bieden de stoelen ruim voldoende zitcomfort. Neem je echter een bocht, dan glijd je al snel van de stoel en beland je tegen het portier. Gebeurt dit in een snel genomen bocht, dan bezeer je snel een knie. Bestel je de auto als High Executive, dan zit hij vol opties. Xenon verlichting, mistlampen en 16 inch lichtmetaal zijn zichtbaar aan de buitenzijde. Climate control, een lederen stuurwiel, keyless start en een groot touchscreen met navigatie zorgen voor een verhoging van het comfort, maar ook qua veiligheidssystemen biedt de auto genoeg. Naast een wat matig werkende adaptieve cruise control en een achteruitrijcamera, beschikt de meest luxe Baleno ook over Radar Brake Support. Dit systeem zorgt ervoor dat er wordt geremd als er een ongeluk dreigt. Eerst wordt je gewaarschuwd met een piepton, daarna gaat de auto daadwerkelijk zelf afremmen.



GTI-waarden

Ben je in de markt voor een Baleno, dan heb je keuze uit twee motoren. Allereerst is dat de 1.2 Dualjet die we al kennen uit onder andere de Swift. Met 90 pk op een

Suzuki Baleno 1.0 BoosterJet High Executive

leeggewicht van 840 kilogram is hij rap genoeg om met het verkeer mee te komen. Deze motor is desgewenst te koppelen aan een hybride-systeem (SHVS genaamd) die niet voor meer vermogen zorgt, maar wel het verbruik drukt. Wil je wel meer vermogen, dan kies je voor de door ons gereden 1.0 BoosterJet. Met 112 pk, 170 Nm koppel en 880 kilo schoon aan de haak: deze combinatie van getallen doet ons sterk denken aan de allereerste Golf GTI, dat belooft dus een hoop goeds. In de praktijk maakt de auto in combinatie met het driecilinder blokje een hoop van deze verwachting waar. Op een vlakke weg sprint de auto er met gemak vandoor en moet de standardsprint in iets meer dan 11 seconden geklaard worden. An sich is dat niet buitengewoon snel, maar hij stopt pas met versnellen als de '200' wordt aangetikt. Het hoge koppel werkt in de steile bergen in het zuiden van Spanje mee om hem rap en vol vertrouwen naar boven te sleuren. Versnellen gaat gepaard met een typische driecilinderbrom, maar dit blijft mooi op de achtergrond. Volgens de fabrieksopgave moet een verbruik van 4.4 liter per 100 kilometer mogelijk zijn, waardoor er voor de zakelijke rijder 21% bijgeteld moet worden. In de praktijk gaf de boordcomputer een waarde van 5.7 l / 100 km aan.



Vol vertrouwen

Waar de motor in het vooronder aanspoort om net even wat rapper te gaan rijden, laat het onderstel dat maar beperkt toe. De afstemming van vering en demping is vooral gericht om zo comfortabel van A naar B te rijden, zonder daarbij week te worden. Dit merk je vooral als je hoge drempels neemt. Dan is de demping behoorlijk stevig. Toch kun je met de Baleno behoorlijk hard een bocht nemen zonder dat hij begint te glijden over zijn voorwielen. Zelfs bij scherpe hairpins geeft hij ruim voldoende vertrouwen. Dit vertrouwen komt niet voort uit het gevoel dat je hebt in het stuurwiel. Als je aan het stuur draait, veranderen de voorwielen de koers. Wat er onder die wielen gebeurt, wordt niet doorgegeven aan de handen. Gelukkig is het onderstel wat communicatiever en weet je hoe ver je kunt gaan. De 1.0 BoosterJet is enkel te verkrijgen als High Executive. Daardoor is hij voorzien van zowel geventileerde schijven aan de voorzijde als schijven op de achterwielen. Als Comfort en Exclusive zijn aan de achterzijde trommels gemonteerd. Door de configuratie van de meest complete uitrusting, remt de auto erg goed. Zelfs tijdens de testrit met vele haarspeldbochten en forse remingrepen, blijft fading achterwege.Â



Een dikke plus

Waar een hoop merken in allerlei niches duiken, houdt Suzuki het in Europa bij het A-, B- en C-segment. Waar de andere merken dan slechts één auto in elk segment hebben, willen de Japanners er juist twee: één leuke en één praktische. Vraag is dus of de Baleno ten opzichte van de Swift een toegevoegde waarde heeft. Kijk je puur naar de hoeveelheid auto die je voor je geld krijgt, dat scoort de Baleno een dikke plus ten opzichte van zijn broer. Niet alleen is de binnenruimte veel beter voor elkaar, de Baleno is ook nog eens maar 500 euro duurder. De Swift ziet er echter beter uit, rijdt beter en heeft veel betere stoelen. Maar heb je ruimte nodig, wil je een comfortabele en toch ook rappe auto die vol zit met luxe en niet teveel kost, dan is de Baleno de auto die niet mag ontbreken op de shortlist. De vraag of Suzuki een slimme zet doet met het introduceren van nu een B-segmenter kan daarom enkel positief worden beantwoord.

Plus

- + Veel binnenruimte
- + Prettige aandrijflijn
- + Veel luxe voor weinig

Min

- Glimmend plastic in het interieur
- Vlakke stoelen
- Gevoelloze besturing