



## Suzuki Baleno 1.0 Boosterjet Comfort

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (82 kW / 122 PS)

Für den neuen Kleinwagen, den Suzuki diesen Sommer auf den Markt brachte, bediente man sich in der Historie des Konzerns. Der bereits von 1995 bis 2001 erhältliche Baleno steht Namenspathe für das neue Modell der japanischen Marke. Im ADAC Autotest tritt er mit dem einen Liter großen Dreizylinder-Turbobenziner an, der 112 PS leistet. Er schiebt den Kleinwagen schon gefühlt kräftig an und sorgt auch gemessen für ordentliche Fahrleistungen. Die Laufkultur ist noch zufriedenstellend, es gibt aber ruhigere Dreizylinder. Nicht gelungen sind Lenkung und Bremse: Beide lassen Gefühl bei der Bedienung vermissen, die Bremsleistung ist darüber hinaus deutlich zu schwach. Das Fahrwerk ist tendenziell weich abgestimmt, poltert aber dennoch unwirsch über Querfugen und Gullideckel. Gut gefällt das für einen Kleinwagen großzügige Platzangebot und der in der Ausstattungslinie Comfort serienmäßige radarbasierte Notbremsassistent samt Abstandsregelautomaten. Auch das Navigationssystem ist im Comfort stets an Bord. Das wohl größte Pfund des neuen Baleno ist sein Preis: Die getestete, höchste Ausstattungs- und Motorvariante kostet 17.990 Euro. Optional sind dann nur noch ein Automatikgetriebe und Metallic-Lackierung. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai i20, Opel Corsa, Skoda Fabia, VW Polo.

- ⊕ Bremsassistent serienmäßig, günstiger Unterhalt, spritziger Motor
- ⊖ Bremswege zu lang, Lenkung ungenau, Verarbeitung mäßig

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,3**

AUTOKOSTEN **1,3**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,5</b>
	Stadtverkehr	<b>2,9</b>
	Senioren	<b>2,6</b>
	Langstrecke	<b>3,4</b>
	Transport	<b>3,9</b>
	Fahrspaß	<b>3,7</b>
	Preis/Leistung	<b>2,3</b>

EcoTest

**3,3**

## KAROSSERIE / KOFFERRAUM

**3,6**

### Verarbeitung

In dieser Preisklasse erwartet man keine Verarbeitung wie in der automobilen Oberklasse, etwas mehr Feinschliff wäre aber wünschenswert. Beim Baleno sind manche Kabelstecker im Motorraum unverkleidet, auch die Spaltmaße der Karosserie oder die Passungen und das Finish der Kunststoffteile im Innenraum wären besser darstellbar.

**3,0**

### Alltagstauglichkeit

Immerhin eine Tonne darf ein gebremster Anhänger schwer sein, wenn ihn der Baleno 1.0 ziehen soll, ungebremste Anhänger dürfen 400 kg schwer sein. Die Stützlast der Anhängerkupplung beträgt dabei 60 kg. Insgesamt beträgt die Zuladung 475 kg. Für einen Kleinwagen sind das durchaus akzeptable Werte.

**3,4**

### Licht und Sicht

Die Karosserie ist gut abzuschätzen, der Blick nach schräg hinten wird aber von den sehr breiten Dachsäulen massiv eingeschränkt - zum Glück ist beim Baleno Comfort eine Rückfahrkamera serienmäßig an Bord. Einparkhilfen sind ab Werk allerdings nicht verfügbar. Die beim Comfort serienmäßigen Xenonscheinwerfer sind Mittelmaß, vor allem die Reichweite kann nicht vollends überzeugen. Außerdem ist keine Scheinwerferreinigungsanlage installiert und die Leuchtweitenregulierung muss manuell vorgenommen werden. Im Kleinwagensegment aber sind die Scheinwerfer erwähnenswert, da deutlich besser als ein Halogenlicht.



Massive Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein. Die serienmäßige Rückfahrkamera leistet gute Dienste.

⊖ Auffallend ist vor allem die mäßige Materialqualität im Innenraum, angenehm anzufassende Oberflächen sucht man vergebens.

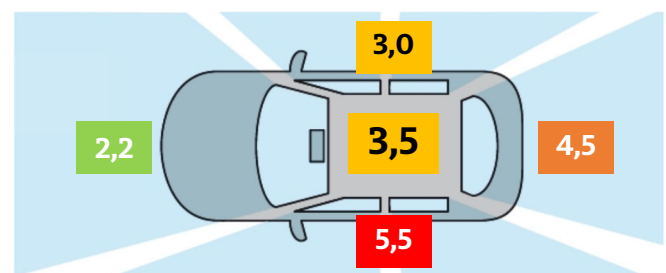
Die auf Basis des EcoTest-Verbrauchs ermittelte Reichweite beträgt 660 km, spätestens dann ist der 37 Liter fassende Tank leer.

⊖ Eine Anhängerkupplung ist lediglich im Zubehör und nicht ab Werk erhältlich.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, was bei einem Abschleppvorgang ärgerlich ist. Automatisch abblendende Spiegel oder zusätzliche asphärische Bereiche in den Außenspiegeln bietet der Baleno nicht.

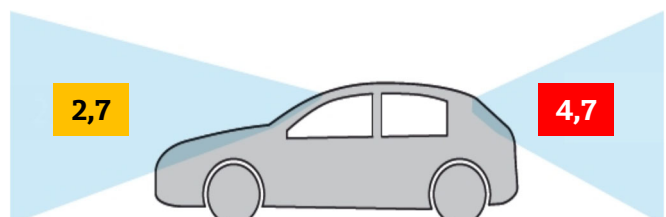
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen.



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



## 2,4 Ein-/Ausstieg

Offene Türen werden in nur zwei Stellungen arretiert, dies aber auch an Steigungen recht zuverlässig. Der Einstieg vorn gelingt problemlos, hinten ist der Türausschnitt schmaler und die Radläufe ragen etwas in den Öffnungsbereich. Die Schweller sind recht niedrig, die Höhe der Türausschnitte typisch für einen Kleinwagen.

⊕ Die Scheinwerfer bieten eine Coming-/Leaving-Home Funktion.

## 3,7 Kofferraum-Volumen

Beim Kofferraumvolumen befindet sich der Baleno auf Klassenniveau und bietet beispielsweise in etwa so viel Platz wie ein VW Polo. Unter der Hutablage finden bis zu 250 l Gepäck Platz, wenn der variable Ladeboden unten ist. Befindet sich dieser oben, sind es rund 60 Liter weniger. Bei aufgestellter Rückbank passen bis zum Dach gestapelt sechs Getränkekisten hinein.



Mit 250 l Volumen ist der Kofferraum des Baleno von klassenüblicher Größe.

## 3,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Beim Ausladen muss das Gepäck nur 18 cm angehoben werden, wenn der variable Ladeboden in der oberen Stellung ist - stellt man den Boden nach unten, sind es schon knapp 29 cm. Unter der geöffneten Heckklappe findet man nur bis gut 1,80 m Körpergröße Platz, achten sollten entsprechend große Personen vor allem auf das abstehende Schloss.

⊖ Rund 80 cm hoch ist die äußere Ladekante, bei schwerem Gepäck muss man hier kräftig anpacken.

## 3,1 Kofferraum-Variabilität

Asymmetrisch geteilt klappbare Rücksitzlehnen gehören heutzutage zum guten Ton, beim Baleno muss beim Wiederaufstellen darauf geachtet werden, die Gurte nicht einzuklemmen. Besondere Verstaumöglichkeiten im Kofferraum gibt es nicht, ein Taschenhaken und zwei abge-

trennte Fächer links und rechts müssen ausreichen. Im Zubehörkatalog findet sich aber noch ein Verstausystem mit variablen Trennwänden.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz zur Ladungssicherung ist nicht erhältlich.

## 3,0 INNENRAUM

### 2,9 Bedienung

Die Bedientasten im Baleno stellen keine Herausforderung dar, sie sind logisch verteilt und eindeutig beschriftet. Aus der Reihe fallen hier die nicht optimal ablesbaren Tasten der Klimaanlage und die nicht sofort im Blickfeld liegenden Sitzheizungs-Tasten zwischen den Sitzen. Das Infotainmentsystem wiederum ist von der Menüführung nicht optimal gelungen und braucht im Detail Eingewöhnungszeit. Nervig ist vor allem der Verzicht auf einen Drehregler zur Einstellung der Lautstärke, für diese Funktion muss man ein Touchfeld bedienen. Immerhin befinden sich auf dem Lenkrad zusätzliche Lautstärketasten.

Der Bordcomputer zeigt auf Wunsch alle relevanten Informationen an. Das Kombiinstrument ist gut ablesbar, wirkt durch die blauen Lichtelemente aber etwas überladen. Leider wurde auf eine getrennte Anzeige für Stand- und Abblendlicht verzichtet. Der beleuchtete Startknopf ist tadellos einsehbar, es fehlt aber ein Halter für den für den beim Start nicht benötigten Schlüssel.



Klimaanlage und Infotainmentsystem sind nicht überzeugend zu bedienen, ansonsten wirft der Baleno keine Fragen auf.

### 2,9 Multimedia/Konnektivität

Der Baleno Comfort ist serienmäßig mit einem Infotainmentsystem mit Navigation ausgestattet, das per Touchscreen zu bedienen ist. Telefonieren kann man per Bluetooth-Freisprecheinrichtung. DAB-Empfang ist an Bord,

auch per Bluetooth oder Klinkenstecker kann Musik wiedergegeben werden. Einen CD-Player sucht man aber vergebens, den hat nur die niedrigere Club-Ausstattung an Bord. CarPlay und Mirrorlink steht für Android- und iOS-Nutzer zur Verfügung.

### 2,5 Raumangebot vorn

Für einen Kleinwagen hat der Baleno ein sehr ordentliches Platzangebot: Auf dem Fahrersitz haben Personen bis 1,90 m genügend Beinfreiheit, die Kopffreiheit reicht für noch 10 cm größere Personen. Die Innenraumgestaltung sorgt für ein nicht eingegengtes Raumgefühl.

### 3,3 Raumangebot hinten

Sitzen vorn 1,85 m große Menschen, hat man hinten bis etwa 1,90 m Körpergröße genügend Beinfreiheit. Limitierend ist hier aber die Kopffreiheit: An das Dach stößt man, wenn man größer als 1,80 m ist. Durch die eher hohe Seitenlinie und die direkt neben dem Kopf befindlichen Dachsäulen ist das Raumgefühl nicht ganz so angenehm wie vorn.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz.

### 3,8 Innenraum-Variabilität

Mit Ablagen wurde etwas geizt im Baleno. Flaschenhalter in den Türen, ein Fach unter der Mittelarmlehne und zwei Becherhalter vor dem Schaltknäuf müssen im Grunde

ausreichen. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet, nur am Beifahrersitz befindet sich eine Lehentasche.

## 3,4 KOMFORT

---

### 3,5 Federung

Die Fahrwerksabstimmung könnte etwas Feinschliff vertragen. Einerseits wankt der Wagen recht stark und lässt sich von Bodenwellen in Unruhe versetzen, andererseits vermögen die Dämpfer kurze Anregungen wie Gullideckel

und Querfugen nicht genügend zu absorbieren. Da zusätzlich Poltergeräusche zu vernehmen sind, wirkt das Fahrwerk nicht sehr souverän.

### 3,5 Sitze

Die Vordersitze im Baleno sind klassenüblich manuell mit vernünftig bedienbaren Hebeln einstellbar. Etwas kurz geraten sind die Sitzflächen, auch die eher ungleichmäßige Polsterung fällt auf. Insgesamt findet man aber eine zufriedenstellende Sitzposition. Hinten sitzt man auf der kaum

konturierten Bank ausreichend bequem, für lange Reisen sollte man aber einen der vorderen Plätze ergattern.

⊖ Selbst in der höchsten Ausstattungsvariante ist der Beifahrersitz nicht höhenverstellbar, auch nicht gegen Aufpreis.

### 3,6 Innengeräusch

Der Baleno ist kein Leisetreter, bleibt mit einem bei 130 km/h gemessenen Pegel von 69,9 dB(A) aber gerade noch im dauerhaft erträglichen Bereich. Der Motor ist stets

gut zu hören, auf der Autobahn gesellen sich deutlichen Windgeräusche dazu. Die Abrollgeräusche bleiben eher im Hintergrund.

### 3,1 Klimatisierung

In der Ausstattung Comfort ist der Suzuki mit einer Klimaautomatik und beheizbaren Vordersitzen ausgestattet. Auch sind die Heckscheiben abgedunkelt, was den hinte-

ren Passagieren im Sommer nützt. Eine automatische Umluftsteuerung per Beschlag- oder Luftgütesensor gibt es aber nicht.

## 2,9 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,5 Fahrleistungen

⊕ Der 112 PS leistende Dreizylinder-Turbobenziner mit nur 998cm<sup>3</sup> Hubraum drückt ab 2.000 Umdrehungen beachtliche 170 Nm auf die Kurbelwelle, die Fahrleistungen sind dementsprechend recht flott. Bei den

Messungen im ADAC Autotest benötigt der Baleno nur 6,1 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h. Aus dem Stand sind diese laut Hersteller in 11,3 Sekunden erreicht.

### 3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder vibriert bauartbedingt stark, was die Ingenieure bei Suzuki nur teilweise kaschieren konnten. Trotz der starken Turboaufladung spricht der Motor aber auf Gasbefehle gut an und beschleunigt den Wagen ab 2.000

Umdrehungen kräftig, wenn auch nicht perfekt gleichmäßig. Bei hohen Drehzahlen geht dem Motor etwas die Puste aus, diese braucht man zum flotten Vorankommen aber auch nicht.



### 3,1 Schaltung/Getriebe

Die Gassen des Fünfgang-Getriebes sind sauber geführt, man braucht zum Einlegen der einzelnen Fahrstufen aber etwas mehr Kraft. Der Rückwärtsgang ist nicht gesperrt, nur schlecht synchronisiert und sollte deshalb nur im Stillstand eingelegt werden.

Für den Baleno 1.0 ist optional ein Automatikgetriebe erhältlich. Das manuelle Getriebe hat durch den fehlenden

sechsten Gang beim Schalten recht große Drehzahlsprünge.

⊖ Eine Berganfahrhilfe oder ein Start-Stopp-System sind für den Baleno 1.0 mit manuellem Getriebe nicht erhältlich.

## 4,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,8 Fahrstabilität

Der Baleno schiebt schon bei recht niedrigen Kurvengeschwindigkeiten über die Vorderräder geradeaus, ein problemloses Verhalten. Lastwechselreaktionen in Kurven sind vorhanden, führen aber zu keiner kritischen Fahrsituation.

⊕ Der Geradeauslauf des Fahrzeugs ist tadellos, es lässt sich von Spurrinnen oder Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen.

⊖ Beim ADAC Ausweichtest kann der Baleno nicht überzeugen. Den doppelten Spurwechsel bei 90 km/h

schafft der Kleinwagen nicht, ohne den Parcours zu verlassen. Er schaukelt nach dem ersten Anlenken, untersteuert dann stark und ist dadurch kurzzeitig nicht lenkbar. Ein wenig überzeugender Auftritt des japanischen Kleinwagens. Auch auf der Autobahn gefällt die Stabilität nicht, das Auto wankt und lässt sich von Bodenwellen in Kurven aus der Spur bringen. Die ungenaue Lenkung tut ihr Übriges dazu, dass man ständig leichte Richtungskorrekturen vornehmen muss.

### 4,2 Lenkung

⊖ Gerade um die Mittelstellung bietet die Lenkung sehr wenig Gefühl. Dort wirkt sie wie festgeklemmt, das Lenkrad bleibt auch tatsächlich bis zu einem recht großen Einschlagswinkel einfach stehen, wenn man es loslässt. Man muss gerade während einer Autobahnfahrt recht oft

korrigieren und trifft auf kurvigen Landstraßen die richtige Linie selten auf Anhieb. Gleichzeitig beeinflusst starkes Beschleunigen aus einer Kurve heraus das Lenkmoment merklich.

### 4,5 Bremse

⊖ Die Bremse des Baleno ist durch ihren teigigen Druckpunkt nicht nur schlecht zu dosieren, die Wirkung ist auch nicht ausreichend: 40,5 m beträgt der gemessene Mittelwert aus zehn Bremsungen von 100 km/h bis zum

Stillstand, ein heutzutage indiskutabel langer Bremsweg. Gefahren wurde mit halber Zuladung, die Reifen des Testwagens sind Bridgestone Ecopia EP 150 der Größe 185/55 R16 83V.

## 3,2 SICHERHEIT

### 3,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Baleno Comfort wartet serienmäßig mit einem in der Kleinwagenklasse nicht selbstverständlichen Kollisionswarnsystem samt City-Notbremsassistenten auf. Auch ein Abstandsregelautomat ist an Bord, der bis 160 km/h funktioniert und einen manuellen Geschwindigkeitsbegrenzer beinhaltet. Im ADAC Crashtest (Stand 04/16) erhält der Baleno im Kapitel Sicherheitsassistenten 43% der Punkte.

### 2,9 Passive Sicherheit - Insassen

Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehende Vorhangairbags sind stets im Baleno montiert, weitere Airbags wie etwa Seitenairbags für die hinteren Passagiere sind nicht erhältlich.

⊕ Im ADAC Crashtest (Stand 04/16) wird die Crashsicherheit mit 85% der Punkte bewertet, ein gutes Ergebnis. Die Kopfstützen reichen an allen Plätzen auch für große Personen.

⊖ Die Halterung für die Tasche mit Verbandkasten und Warndreieck ist unter dem Kofferraumboden - ist der Kofferraum voll, kommt man nicht schnell an die im Notfall wichtigen Utensilien. Im Kofferraum sind keine Zurrösen vorhanden, schweres Gepäck kann nicht zuverlässig per Spanngurt befestigt werden.

### 3,3 Kindersicherheit

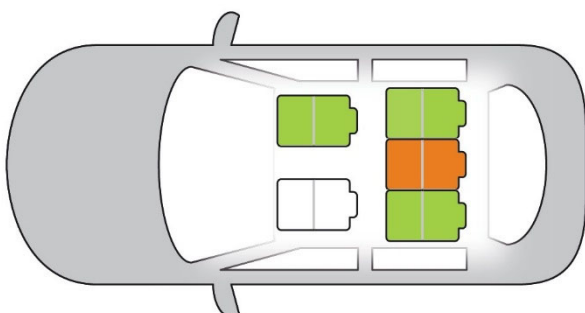
Beim ADAC Crashtest (Stand 04/16) bekommt der Baleno 73% der Punkte für die Kindersicherheit. Drei Kindersitze können gleichzeitig im Auto montiert werden: einer auf dem Beifahrersitz und zwei hinten.

#### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

#### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)   
 ■ gut (1,6 – 2,5)   
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)   
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)   
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊕ Das Angurten der Kindersitze geht auf allen Plätzen außer hinten in der Mitte leicht von der Hand, nur sehr hohe Kindersitze können hinten Platzprobleme bekommen. Isofix mit Ankerhaken und i-Size-Freigabe ist hinten außen vorhanden.

⊖ Die Fensterheber des Baleno sind nicht mit einem Einklemmschutz ausgestattet. Ebenfalls schlecht in Bezug

auf Kindersicherheit: Die Schalter für die Kindersicherung der Fondtüren sind wortwörtlich kinderleicht zu bedienen - ein Schlüsselschalter oder eine Taste beim Fahrer wäre hier die bessere Lösung. Hinten in der Mitte sind Kindersitze aufgrund der unpassenden Gurtgeometrie nicht sicher montierbar.

### 3,8 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz wird beim ADAC Crashtest (Stand 04/16) mit 65% der Punkte bewertet. Die Motorhaube ist

noch nicht durchgehend entschärft, außerdem bergen die A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 2,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

33 Punkte erhält der Baleno 1.0 im Verbrauchskapitel, die im EcoTest gemessene CO<sub>2</sub>-Bilanz beträgt 151 g CO<sub>2</sub>/km. Der Durchschnittsverbrauch an Superbenzin liegt im Eco-Test bei 5,6 l/100km.

### 3,7 Schadstoffe

Ein stark erhöhter CO-Ausstoß beim anspruchsvollen Autobahnteil des EcoTests sowie nur mittelmäßig bewertete Partikelemissionen sorgen dafür, dass der Direkteinspritzer nur 23 Punkte in diesem Kapitel bekommt. Zusammen mit der Bewertung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes erhält der Wagen so drei Sterne im EcoTest.

### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	5,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B



## 1,3 AUTOKOSTEN

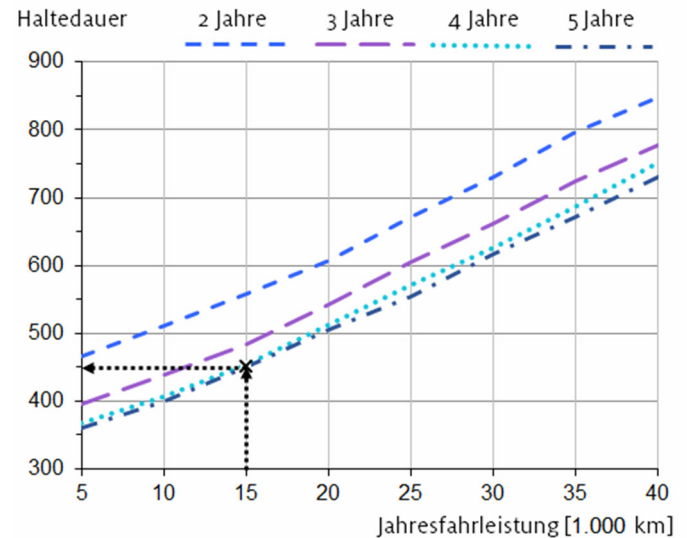
### Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Baleno 1.0 Comfort kostet mit dem manuellen Getriebe 17.990 Euro - die einzigen Optionen sind dann noch ein Automatikgetriebe und eine Metallic-Lackierung. An Bord ist das radargestützte Bremssystem genauso wie das Navigationssystem und Smartphone-einbindung.

Sowohl der niedrige absolute Wertverlust als auch die jährlich lediglich 36 Euro betragende Steuer und die recht günstigen Versicherungseinstufungen sorgen dafür, dass nicht nur die Anschaffung, sondern auch der Unterhalt günstig ausfallen. Die ersten beiden Inspektionen sind nach jeweils 15.000 km oder einem Jahr fällig, die dritte Inspektion dann zwei Jahre oder 30.000 km nach der zweiten. Für den Nockenwellenantrieb ist eine wartungsarme Kette zuständig.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 450 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2	1.0
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1.242	3/998
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	82 (112)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	120/4.400	170/2.200
0-100 km/h[s]	12,3	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,2   S	4,4   S
CO2 [g/km]	98	103
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/18	16/23/18
Steuer pro Jahr [Euro]	32	36
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	394	450
Preis [Euro]	13.790	17.990

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi  
 GR = Van

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Turbobenziner, Direkteinspritzung	
Hubraum	998 ccm
Leistung	82 kW / 112 PS (bei 5.500 1/min)
Maximales Drehmoment	170 Nm (bei 2.000 – 3.500 1/min)
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe (Automatik optional)
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Verbrauch pro 100 km	4,4 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	103 g/km
cw-Wert/Stirfläche	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	185/55 R16
Länge/Breite/Höhe	3.995mm/1.745mm/1.470mm
Leergewicht/Zuladung	980 kg/450 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	1.000 kg//400 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	355 l/1.085 l
Stützlast/Dachlast	60 kg/50 kg
Tankinhalt Kraftstoff/Harnstoff	37 l/-
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre/12 Jahre
Produktion	Indien, Manesar

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,4 s/12,7 s/-
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	3.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	40,5 m
Reifengröße Testwagen	185/55 R16 83V
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Ecopia EP150
Wendekreis links/rechts	10,8 m/10,6 m
EcoTest-Verbrauch	5,6 l/100 km
Stadt/Land/BAB	5,4/4,9/6,9 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	128 g/km (WTW* 151 g/km)
Reichweite	660 km
Innengeräusch 130km/h	69,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.940 mm
Leergewicht/Zuladung	955 kg/535 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250 l/535 l/760 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	<b>93 Euro</b>	Werkstattkosten	<b>66 Euro</b>
Fixkosten	<b>101 Euro</b>	Wertverlust	<b>184 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>450 Euro</b>		
Steuer pro Jahr	36 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/18		
Basispreis Baleno 1.0 Boosterjet Comfort	17.990 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.04.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	18.440 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4712 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/-
Regen- /Lichtsensor	-/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-/-
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/-
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abbl. Innen-/Außenspiegel	-/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	450 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,3**

### AUTOKOSTEN

**1,3**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,3</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,9</b>
Verarbeitung	3,6	Fahrleistungen	2,5
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,2
Licht und Sicht	3,4	Schaltung/Getriebe	3,1
Ein-/Ausstieg	2,4	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>4,2</b>
Kofferraum-Volumen	3,7	Fahrstabilität	3,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,6	Lenkung	4,2
Kofferraum-Variabilität	3,1	Bremse	4,5
<b>Innenraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>3,2</b>
Bedienung	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,2
Multimedia/Konnektivität	2,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,9
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	3,3
Raumangebot hinten	3,3	Fußgängerschutz	3,8
Innenraum-Variabilität	3,8	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,2</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,4</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	2,7
Federung	3,5	Schadstoffe	3,7
Sitze	3,5		
Innengeräusch	3,6		
Klimatisierung	3,1		

Stand: Oktober 2016

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.