

**Renault Mégane Estate
Energy dCi 130**

130 pk, voorwielaandrijving, 0-100 km/h
in 9,6 sec., topsnelheid 199 km/h,
verbruik 5,7 l/100 km (1 : 17,5),
vanafprijs:  32.040 euro  28.150 euro

**Opel Astra Sports Tourer
1.6 CDTI 136**

136 pk, voorwielaandrijving, 0-100 km/h
in 8,9 sec., topsnelheid 205 km/h,
verbruik 5,4 l/100 km (1 : 18,5),
vanafprijs:  28.314 euro  23.900 euro

Peugeot 308 SW 1.6 BlueHDi 120

120 pk, voorwielaandrijving, 0-100 km/h
in 10,2 sec., topsnelheid 194 km/h,
verbruik 6,2 l/100 km (1 : 16,1),
vanafprijs:  30.919 euro  niet leverbaar



Het gaat om de inhoud

Jarenlang was fiscaal voordeel cruciaal als je wilde scoren in de Nederlandse autohitparade. Ook een aantal compacte stationwagens plukte hier de vruchten van. Maar vanaf 2017 gaat het weer vooral om inhoudelijke kwaliteiten. De nieuwe Renault Mégane Estate daagt de Opel Astra Sports Tourer en de Peugeot 308 SW uit.

Tekst: Marcel Kühler, Gert Wegman · Foto's: Aleksander Perkovic



Het fiscale autobeleid van de Nederlandse overheid is de afgelopen jaren fel bediscussieerd. Een gram CO₂ meer of minder kon zorgen voor een aanzienlijk verschil in CO₂-taks, wel of geen vrijstelling van wegenbelasting en natuurlijk of een auto al dan niet in een gunstig bijtellingstarief viel. Deze belastingregels konden het verschil maken tussen top of flop en zorgden voor een grillig verloop van de verkoopcijfers. Auto's als de Toyota Prius en diverse 'spaardieseltjes' waren het ene moment niet aan te slepen, maar na een aanscherping van de fiscale regels schaalden ze zich weer tussen de muurbloempjes. Ook onder compacte stationwagens met zuinige dieselmotor zijn er forse fluctuaties in de verkoopcijfers geweest. Zo had de Peugeot 308 in 2015 een topjaar. Voor het succesvolste Astra-jaar moeten we terug naar het vorige decennium. Inderdaad, lang voordat de overheid een lage uitstoot rijkelijk beloonde met allerlei stimuleringsmaatregelen. De Astra heeft de

afgelopen jaren de bijtellingsboot dus behoorlijk gemist. Op dit moment doet de Astra het in zowel Nederland als België echter weer heel aardig. Sterker nog, in Nederland staat Opels compacte middenklasser op een vierde plek in de verkoophitlijst. Het grote succes van de Renault Mégane Estate is alweer even geleden; die was in 2012 ongekend populair. Maar vanaf volgend jaar vallen alle auto's met brandstofmotor onder hetzelfde bijtellingstarief van 22 procent en gaat het dus nauwelijks meer om fiscale, en des te meer om inhoudelijke aantrekkingskracht. Welke van deze drie auto's scoort het best op inhoud en maakt de meeste kans onder leaserijders én particuliere consumenten? We duiken in de materie.

IN-/EXTERIEUR

De Renault scoort punten met zijn maximum trekgewicht.

De stationwagens in deze test vallen in het C-segment, ook wel de 'compacte midden-

klasse' genoemd. Als we de meetlat erbij pakken, blijkt die compactheid nogal mee te vallen. De 308 meet 4,58 meter in de lengte, de nieuwe Mégane 4,63 meter en de Astra zelfs 4,70 meter. Daarmee is de Duitser bijna even lang als – pakweg – een Volvo V70 van tien jaar geleden. We kunnen ons niet herinneren dat iemand die auto ooit compact noemde ... Ook binnenin biedt de Opel de meest riante afmetingen, al zit de Renault hem op de hielen als het om het ruimteaangebod voorin gaat. De Peugeot biedt hier als gevolg van het panoramadak (onderdeel van het Pack Référence à 800 euro) en de hoge zitpositie iets minder hoofdruimte. Op de achterbank zit je wederom het ruimst in de Astra, maar achter in de 308 en de Mégane is het ook prima uit te houden.

Bij stationwagens is de ruimte voor bagage natuurlijk minstens zo belangrijk als die voor de inzittenden. Op dit punt gaat de winst onverwacht niet naar de Opel, maar naar de



PEUGEOT 308 SW

▲ Hoewel de Peugeot-stoelen er sportief uitzien, houdt de zijdelingse steun niet over.

◀ Een mooi clean dashboard in de 308. Voor kleinere bestuurders gaat het instrumentarium deels schuil achter het kleine stuur.



OPEL ASTRA

▲ De optionele Ergonomie-stoelen van de Astra zijn comfortabel en bieden veel zijdelingse steun.

◀ Veel minder knoppen dan voorheen, een aangenaam lage zitpositie en een keurige afwerking kenmerken het Opel-interieur.

Peugeot. Met een inhoud van 610 tot 1660 liter gaat de 308 fier aan kop, gevolgd door de Astra met 540 tot 1630 liter. De nieuwe Mégane sluit de rijen met 521 tot 1504 liter. Overigens compenseert de Renault zijn nederlaag op dit punt een beetje met een voorwaarts omklapbare leuning van de bijrijdersstoel. Die vergroot de maximale laadlengte tot 2,64 meter, heel handig als je eens lange balken of latten moet vervoeren.

Je kunt in de Peugeot dan wel de meeste spullen meenemen, maar die mogen niet al te zwaar zijn, want met een laadvermogen van 466 kilo plaatst hij zich juist weer onder aan de ranglijst. De Opel-rijder mag maar liefst 549 kilo meenemen, maar moet ook oppassen dat hij zich geen breuk tilt. Reden is de laadvloer die een tilhoogte van 63 centimeter vereist, 4 centimeter meer dan bij de Renault. Die laatste scoort ook punten met zijn maximum trekgewicht. Dat is maar liefst 1850 kilo, 550 meer dan wat je achter

de 308 kunt hangen en nog altijd 350 meer dan de Astra mag trekken.

Renault maakt al jarenlang serieus werk van de veiligheid van zijn producten en de nieuwe Mégane is daarop geen uitzondering. Zo zijn een spoorassistent, een grootlicht-assistent en verkeersbordherkenning op de dCi 130 standaard. De geteste Astra heeft nog meer veiligheidssystemen aan boord, maar die vergen veelal een meerprijs. De veiligheidsuitrusting van de 308 met Pack Référence omvat een adaptieve cruise

control en een noodremsysteem, maar zaken als een grootlichtassistent, verkeersbordherkenning en actieve bochtverlichting zijn zelfs niet tegen meerprijs leverbaar.

Alle drie de testauto's hebben een dashboard met een modern multimediascherm aan boord. Bij de Mégane is het 8,7-inch scherm à la Tesla 'staand' gemonteerd (meerprijs 295 euro op de geteste Bose-uitvoering), maar door de vele submenu's vergt de bediening enige gewenning. Datzelfde kunnen we zeggen over de

De Astra is bijna even lang als een Volvo V70 van tien jaar geleden.

MIST POWER



RELAXT CRUISEN



WEINIG ZWAKKE PUNTEN





RENAULT MÉGANE

▲ De massagestand van de bestuurdersstoel is prettig, maar meer zijdelingse steun zou nog fijner zijn.

◀ Het 8,7 inch grote, staande touchscreen trekt meteen de aandacht in de Renault. De afwerking is goed voor elkaar.

multimedia van de Opel, hoewel het zich prettiger laat bedienen dan het systeem in de vorige Astra. Als Peugeot-bestuurder moet je waarschijnlijk even wennen aan de aparte icoontjes en aan de onhandige bediening van de klimaatregeling. Je zult echter zelden in het systeem verdwalen.

COMFORT

Opel heeft het meubilair beter voor elkaar dan de vering.

Als we alle comfortpunten bij elkaar optellen, scoort de Opel de meeste punten. Dat is vooral te danken aan het lage geluidsniveau en de uitstekende Ergonomie-stoelen (595 euro), die onder alle omstandigheden en in alle richtingen een prima ondersteuning bieden. Door de combinatie van de meeste bewegingsruimte en een prettige achterbank biedt de Duitser ook achterin het beste zitcomfort. Helaas laat de vering een minder

positieve indruk achter. Die slaat nogal hard op oneffenheden, zodat de Astra zich vooral op bijtartenstrak asfalt thuisvoelt.

Nee, dat hebben zijn twee tegenstrevers beter voor elkaar. De Peugeot en de Renault gaan in onbeladen toestand veel relaxter met slecht wegdek om. Zowel korte als lange oneffenheden worden nonchalant gladgestreken. Ook met volle bekapping klaren de Fransen dit klusje heel relaxed, de Mégane nog iets beter dan de 308.

MOTOR/TRANSMISSIE

Ondanks zijn prima prestaties is de Opel het zuinigst.

Alle drie de testkandidaten hebben een moderne dieselmotor met een inhoud van 1,6 liter onder de kap. De eensgezindheid wordt minder als het om vermogen gaat. Met 120 pk heeft de Peugeot de zwakste motor, de Opel met 136 pk de krachtigste.

De Renault zit daar met zijn 130 pk sterke dCi netjes tussenin. Kijken we naar het koppelp, dan zitten de Astra en de Mégane op gelijke hoogte, al komt de 320 newtonmeter bij de Renault iets eerder vrij (1750 tpm) dan bij de Opel (2000 tpm). Ook hier deelt de 308 het onderspit, maar zijn 300 Nm bij 1750 tpm is niets om zich voor te schamen.

Dat geldt ook voor de prestaties van de Astra. Sterker nog, die zijn prima voor elkaar. Door zijn gunstige vermogens-gewichtsverhouding is de Duitser verreweg de snelste van het stel. Hij doet slechts 8,9 seconden over de honderdsprint en ook de tussenacceleraties gaan behoorlijk vlot. Ook in de zesde versnelling versnelt hij nog ruim binnen de 10 seconden van 80 naar 120 km/h – prettig en veilig. De topsnelheid van 205 km/h heeft in Nederland en België weliswaar louter borreltafelwaarde, maar ook daarmee gaat de Opel in dit gezelschap aan kop. Ondanks

zijn uitstekende prestaties is de Opel ook nog eens het zuinigst in deze test. Per 100 kilometer verstoekt hij 5,4 liter diesel (1 op 18,5) en dat is een ronduit nette waarde voor zo'n ruime, goed presterende auto.

Al is de Mégane minder zuinig dan de Astra, met een gemiddelde dieselconsumptie van 5,7 liter per 100 kilometer (1 op 17,5) willen we hem zeker geen zuipschuit noemen. Over de prestaties hebben we evenmin veel te zeuren, want met een sprinttijd van 0 tot 100 km/h in 9,6 seconden voelt deze Fransman allerminst traag aan. Op de tussensprints in de vijfde en zesde versnelling is de Renault duidelijk trager, zo is hij van 60 naar 100 km/h in de vijfde versnelling bijna 2 seconden langer onderweg dan de Opel. De dCi-motor voelt zich duidelijk het prettigst in het middentoereengebied. Dan is

er volop power voorhanden, terwijl de motor bij zeer lage en hogere toerentallen nogal tam overkomt.

Niet geheel onverwacht kan de Peugeot zijn twee concurrenten niet echt bijhouden. Vanuit stilstand is de 308 nog vlot genoeg (0-100 km/h in 10,2 sec.), maar voor tussentijdse sprintjes is de beschaafd lopende HDi niet echt te porren. Dat is niet alleen te wijten aan de motor, maar zeker ook aan de lange overbrengingsverhoudingen. Als je in de zesde versnelling rijdt en je wilt vanaf 80 km/h flink vaart maken, is het raadzaam één of twee tandjes terug te schakelen, anders ben je gewoon te lang bezig. Als je in de Peugeot dezelfde vlotte rijstijl hanteert als in de Opel en de Renault, ben je dus actiever met de versnellingspook in de weer en dat kost ook meer brandstof. We noteren een

gemiddeld praktijkverbruik van 6,2 liter per 100 kilometer (1 op 16,1), waarmee de 308 de dorstigste van het stel is. Gelukkig heeft hij ook de grootste tank, zodat je toch nog over een fatsoenlijke actieradius beschikt.

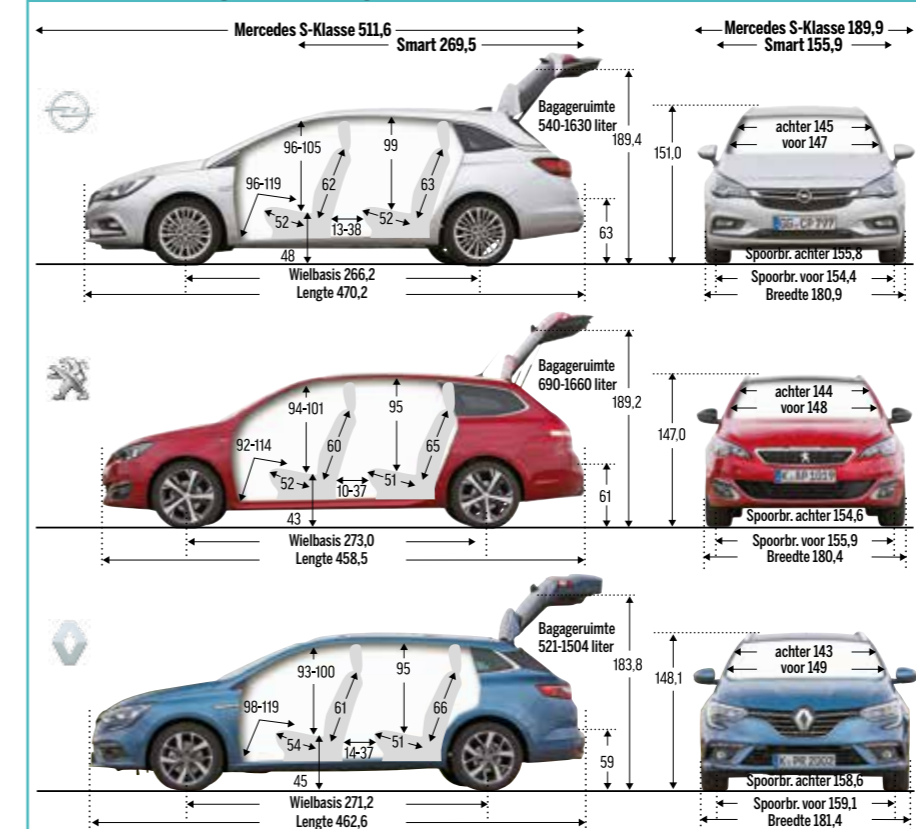
RIJEIGENSCHAPPEN

Op de slalomproef voelt de Peugeot zich als een vis in het water.

De Astra Sports Tourer is niet alleen een praktische auto, maar doet zijn naam ook eer aan als het om de rijeigenschappen gaat. Met zijn precieze besturing en lichtvoetige, vlotte bochtgedrag biedt de Opel veel rijplezier. Als we de stopwatch erbij nemen, wordt onze positieve indruk gestaafd met objectieve cijfers. De Duitser rondt ons lastige handlingparcours zo'n 2,5 seconde sneller dan de Franse concurrentie en staat

De grenzen van het Mégane-onderstel liggen verder weg dan het ESP denkt.

ALLE MATEN OP EEN RIJ



WIKKEN & WEGEN

Soms vind ik het jammer dat je de *car configurators* van de verschillende merken niet met elkaar kunt combineren. In dat geval zou ik kiezen voor het onderscheidende exterieur van de Mégane, het *clean* interieur van de 308 en de aandrijflijn van de Astra. Maar de harde werkelijkheid gebiedt me een keus te maken voor één van de drie en dan ga ik voor de Mégane. Voor een relatief gunstige prijs biedt die een fijne uitrusting, meer dan voldoende ruimte en een comfortabel onderstel. De Astra rijdt weliswaar dynamischer, maar is mij gewoon te hard, en zo veel sneller dan de Mégane is hij nu ook weer niet. Bij de Peugeot lijdt het rijplezier wat mij betreft wel te veel onder de achterblijvende prestaties. Daarbij komt dat het beperkte laadvermogen uitermate onhandig is tijdens kampeervakanties.



▲ In de Opel kun je het meeste gewicht verstouwen, maar met een laaddrempel van 63 cm moet je oppassen dat je geen breuk tilt.



▲ De Peugeot is de kofferbakkampioen van dit drietal: 610 tot 1660 liter is riant.



▲ De Mégane heeft de minst riante bagageruimte, maar biedt wel een neerklapbare bijrijdersstoelleuning.



dankzij de goede remmen zo nodig ook één à twee meter eerder stil.

Door zijn nu en dan rigoureuze ingrijpende ESP blijft de Renault een beetje achter bij zijn Duitse concurrent. Dat is jammer, want volgens ons liggen de grenzen van het onderstel verder weg dan de elektronica denkt. Zo worden de mogelijkheden van de Mégane op het handlingparcours dus niet optimaal benut. In de dagelijkse praktijk pleziert de Renault zijn bestuurder met een nauwkeurige besturing en een uitstekende rechtuitstabiliteit. Het maken van lange snelwegritten is zodoende een uitermate relaxte bezigheid.

Op de slalomproef voelt de Peugeot zich als een vis in het water. De besturing is aangenaam direct en het is heerlijk om te merken hoe weinig omwentelingen het compacte stuurtje nodig heeft om de wielen van uiterst rechts naar uiterst links te draaien. Jammer alleen dat de besturing iets minder precies is dan bij de Opel. Niettemin haalt de 308 tussen de pylonnen de hoogste gemiddelde snelheid, wat mede te danken is aan de sportieve 18-inchbanden waarmee de testauto is uitgerust. Op het handlingparcours moet hij echter zijn meerdere erkennen in de Astra, maar dat komt voor een belangrijk deel door de zwakkere motor.

MILIEU/KOSTEN

Een nipte overwinning voor de Opel.

Als we naar de combinatie van aanschafprijs en standaarduitrusting kijken, heeft Renault een aantrekkelijk aanbod in huis. De 130 pk

sterke diesel wordt in Nederland namelijk minimaal van het behoorlijk riant Bose-uitrustingsniveau voorzien (incl. 17-inch lichtmetaal, spoorassistent en verkeersbordherkenning). De Astra in de test is goedkoper dan de Mégane, maar als we de Opel gelijkwaardig optuigen zijn we al gauw zo'n duizend euro duurder uit. Voor de Peugeot moet je nog eens duizend euro extra op tafel leggen. De Opel pakt bonuspunten met een zijn hogere restwaarde en gunstiger mobiliteitsgarantie, en sluit dit hoofdstuk daarom winnend af. Het puntenverschil tussen de Renault en de Peugeot is uiterst gering. **A**

VZR CONCLUSIE

Bij een aantal testonderdelen heeft het erom gespannen, maar de nieuwe Mégane moet in deze eerste vergelijkende test uiteindelijk genoegen nemen met een tweede plaats. De Renault maakt vooral indruk met zijn uitgebreide uitrusting en zijn aangename veercomfort, maar uiteindelijk is dat onvoldoende voor de overwinning. Testwinnaar Astra verzamelt veel punten met zijn krachtige, maar zuinige motor en zijn uitstekende rijeigenschappen. Op dat laatstgenoemde onderdeel gooit ook de 308 hoge ogen, maar jammer genoeg kan de aandrijflijn de dynamische kwaliteiten van het onderstel niet geheel bijhouden. Kortom, gaat het niet puur om fiscale, maar vooral om inhoudelijke kwaliteiten, dan draait de Astra weer mee in de top.

Met een kofferbakinhoud van 610 liter gaat de 308 SW fier aan kop.



Techniek	Opel Astra Sports Tourer 1.6 CDTI	Peugeot 308 SW 1.6 BlueHDi 120	Renault Mégane Estate Energy dCi 130
Cilinders/kleppen per cilinder	4 / 4; turbodiesel	4 / 4; turbodiesel	4 / 4; turbodiesel
Nokkensaanrijving	ketting	tandriem	ketting
Boring/slag	79,7 / 80,1 mm	75,0 / 88,3 mm	79,5 / 80,5 mm
Cilinderinhoud	1598 cm ³	1560 cm ³	1598 cm ³
Compressieverhouding	16,0 : 1	17,0 : 1	15,7 : 1
Maximum vermogen	100 kW/136 pk bij 3500 – 4000 tpm	88 kW/120 pk bij 3500 tpm	96 kW/130 pk bij 3500 tpm
Maximum koppel	320 Nm bij 2000 – 2250 tpm	300 Nm bij 1750 tpm	320 Nm bij 1750 tpm
OVERBRENGING			
Versnellingsbak	zesbak, handgeschakeld	zesbak, handgeschakeld	zesbak, handgeschakeld
Aandrijving	voorwielen	voorwielen	voorwielen
ONDERSTEL			
Onderstel	v. McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, Watt-stangen, schroefveren, schokdempers, stabilisator, ESP	v. McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator, ESP	v. McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator, ESP
Besturing	tandheugel; elektro-mech. bekrachtiging	tandheugel; elektro-mech. bekrachtiging	tandheugel; elektro-mech. bekrachtiging
Draaicirkel l / r	11,1 / 11,3 m	11,1 / 11,2 m	11,4 / 11,4 m
Remmen	v. gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v. gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v. gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent
Bandenmaat standaard	205/55 R 16	205/55 R 16	205/50 R 17 V
Bandenmaat testauto	225/45 R 17 V	225/40 ZR 18 W	205/50 R 17 V
Wielen	7,5 x 17	7 x 18	7 x 17
Bandenmerk	Michelin Primacy 3 Green X	Michelin Pilot Sport 3	Michelin Primacy 3
Meetwaarden			
GEWICHT			
Leeggew. af fabriek/testgew.	1328 / 1401 kg	1275 / 1404 kg	1369 / 1464 kg
Max. toelaatb. gewicht	1950 kg	1870 kg	1890 kg
Max. laadvermogen	549 kg	466 kg	488 kg
Toelaatb. trekgew. ger./onger.	1500 / 680 kg	1300 / 680 kg	1850 / 695 kg
Toelaatb. dakbel./kogelbel.	75 / 75 kg	80 / 71 kg	80 / 75 kg
PRESTATIES			
0- 40 km/h	2,2 sec.		2,3 sec.
0- 60 km/h	3,9 sec.	4,5 sec.	4,1 sec.
0- 80 km/h	6,3 sec.	7,1 sec.	6,7 sec.
0-100 km/h	8,9 sec.	10,2 sec.	9,6 sec.
0-120 km/h	12,9 sec.	14,2 sec.	13,9 sec.
0-140 km/h	17,4 sec.	19,9 sec.	19,2 sec.
60-100 km/h (5e versn.)	7,6 sec.	10,7 sec.	9,5 sec.
80-120 km/h (6e versn.)	9,6 sec.	15,0 sec.	10,7 sec.
Topsnelheid	205 km/h	194 km/h	199 km/h
Handling	1 : 53,1 min.	1 : 55,6 min.	1 : 55,7 min.
Slalom afst. tussen pylonnen 18 m	63,8 km/h	64,5 km/h	62,3 km/h
REMWEG			
Remweg vanaf 100 km/h (koud)	34,8 m	35,7 m	36,6 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	34,2 m	35,4 m	36,2 m
GELUIDSNIVEAU			
Stationair geluid	44 dB(A)	47 dB(A)	43 dB(A)
Int. bij 50 km/h in 3e versn.	58 dB(A)	62 dB(A)	60 dB(A)
Int. bij 100 km/h in h. versn.	65 dB(A)	66 dB(A)	67 dB(A)
Int. bij 130 km/h in h. versn.	69 dB(A)	69 dB(A)	70 dB(A)
VERBRUIK			
Testverbruik	5,4 l/100 km (1 : 18,5)	6,2 l/100 km (1 : 16,1)	5,7 l/100 km (1 : 17,5)
CO ₂ -uitstoot (gemeten)	144 g/km	165 g/km	152 g/km
Tankinhoud	48 l	53 l	47 l
Actieradius	889 km	855 km	823 km
EU-verbruik	3,9 l/100 km (1 : 25,6)	3,9 l/100 km (1 : 25,6)	4,0 l/100 km (1 : 25,0)
UITSTOOT			
Koolstofdioxide CO ₂	101 g/km	88 g/km	103 g/km
Koolmonoxide CO	0,171 g/km	0,190 g/km	0,285 g/km
Koolwaterstof HC	0,035 g/km	0,016 g/km	0,048 g/km
Stikstofoxide NO _x	0,033 g/km	0,065 g/km	0,027 g/km
Roetdeeltjes	0,000 g/km	0,000 g/km	0,000 g/km

◀ Elke auto heeft zo zijn eigen sterke punten, maar alledrie zijn het praktische gezinsstations.

Uitrusting / Prijzen	Opel Astra	Peugeot 308	Renault Mégane
PRIJZEN IN EURO			
Basisprijs	28.314	30.919	32.040
OPTIES OP TESTAUTO			
Transmissie	-	-	-
Remmen	-	-	-
Onderstel	-	-	-
Besturing	-	-	-
Wielen	1061 ¹	1212 ³	-
Stoelen	595 ²	-	-
Uitvoering	-	800 ⁴	-
TOTAALPRIJS TESTAUTO			
Totaalprijs	29.970	32.931	32.040
Website	www.opel.nl	www.peugeot.nl	www.renault.nl
LEASEPRIJS			
Leaseprijs NL *	566	611	601
AR-NORMUITRUSTING			
Airconditioning	✓	✓	✓
Centr. vergrend., afstands.	✓	✓	✓
Cruise control	✓	✓	✓
Elektrische ramen (v)	✓	✓	✓
Hoogteverst. bestuurdersstoel	✓	✓	✓
Lichtmetalen wielen	✓	✓	✓
Metallic lak	695	590	695
Radio met usb-aansluiting	✓	✓	✓
Veiligheid			
VEILIGHEIDSUITRUSTING			
Adaptieve cruise control	-	✓	opt.
Airbags, best./bijrijder	✓	✓	✓
Airbags, gordijn	✓	✓	✓
Airbags, zij voor	✓	✓	✓
Airbags, zij achter	-	-	-
Bandenspanningscontrole	✓	✓	✓
City stop	opt.	-	-
Dodehoekwaarschuwing	opt.	opt.	opt.
Extra airbags	-	-	-
Isfix-bevestiging	✓	✓	✓
Meedr. koplampen	opt.	-	-
Mistlampen	opt.	✓	✓
Remassistent	✓	✓	✓
Spoorassistent	opt.	-	✓
Verkeersbordherkenning	opt.	-	✓
Xenon/ led-verlichting	- / opt.	- / ✓	- / opt.
Onderhoud / Garantie			
ONDERHOUDSINTERVALLEN			
Olieferversen	30.000 km 12 mnd.	30.000 km 24 mnd.	30.000 km 24 mnd.
Onderhoudsbeurt	30.000 km 12 mnd.	30.000 km 24 mnd.	30.000 km 24 mnd.
Onderhoudskosten	610	624	624
GARANTIE			
Techniek	2 jaar	2 jaar	2 jaar
Lak	2 jaar	3 jaar	3 jaar
Doorroesten	12 jaar	12 jaar	12 jaar
Mobiliteit	onbep.	3 jaar	2 jaar
RESTWAARDE			
Na 4 jaar in euro	15.225	15.640	16.020
Na 4 jaar in procenten	50,8	47,5	50,0
Vaste kosten			
VERZEKERING/BELASTING			
Verzekeringskosten p/mnd. **			
WA	70	72	72
WA +	91	95	93
All risk	157	164	158
Emissienorm / energielabel	EU 6 / C	EU 6 / B	EU 6 / C
Belasting per kwartaal	348	348	385
Bijtelling	21%	21%	21%

* Bron: Alphabet. Tarief per maand, gebaseerd op 20.000 km/jaar, looptijd 48 maanden, incl. verzekering, excl. brandstof en btw.
** 100 procent premie, bron: Centraal Beheer Achmea
¹ 17-inch lichtmetaal; ² Ergonomische comfortstoelen; ³ 18-inch lichtmetaal, dealeraccessoire; ⁴ Pack Référence incl. glazen dak, adaptieve cruise control en automatisch noodremstelsysteem

Beoordeling	Opel Astra	Peugeot 308	Renault Mégane
IN-/EXTERIEUR			
Ruimte voorin	100 *	71	68
Ruimte achterin	100	58	57
Overzichtelijkheid	70	33	35
Bediening/functies	100	85	85
Kofferruimte	100	57	65
Flexibiliteit	100	35	36
Laadverm./trekgew.	50/30	39	31
Veiligheidsuitrusting	150	108	105
Kwaliteit/afwerking	100/100	146	146
ONDERDEELSCORE	1000	632	628
ONDERDEELWINNAAR	1	2	3
COMFORT			
Zitcomfort voorin	150	136	132
Zitcomfort achterin	100	71	66
Ergonomie	150	124	126
Interieurgeluid	50	35	29
Geluidsbeleving	100	62	60
Klimaatbeheersing	50	36	32
Veercomfort leeg	200	130	135
Veercomfort beladen	200	129	128
ONDERDEELSCORE	1000	723	708
ONDERDEELWINNAAR	1	3	2
MOTOR/TRANSMISSIE			
Acceleratie	150	106	96
Tussensprint	100	82	68
Topsnelheid	150	57	49
Overbr. verh./schakelgedrag	100	81	77
Vermogensontplooiing	50	36	31
Draaieigenschappen	100	56	57
Verbruik	325	279	264
Actieradius	25	17	16
ONDERDEELSCORE	1000	714	658
ONDERDEELWINNAAR	1	3	2
RJIEIGENSCHAPPEN			
Handling	150	63	54
Slalom	100	59	63
Besturing	100	80	79
Rechtuitstabiliteit	50	41	40
Remdosering	30	19	20
Remweg koud	150	102	93
Remweg warm	150	108	96
Tractie	100	46	47
Rijplezier	150	133	133
Draaicirkel	20	12	11
ONDERDEELSCORE	1000	663	637
ONDERDEELWINNAAR	1	2	3
MILIEU/KOSTEN			
Emissiewaarden	100	88	90
Prijs testauto	600	485	470
AR-normuitrusting	50	48	49
Afschrijving **	50	36	33
Onderhoud	20	13	13
Verzekering	50	42	41
Belasting	50	29	29
Brandstof	50	45	43
Garantie	30	17	10
ONDERDEELSCORE	1000	803	778
ONDERDEELWINNAAR	1	3	2
TOTAALSCORE	5000	3535	3409
TESTWINNAAR	1	3	2

* Maximaal haalbare score per onderdeel
** Indicatieve restwaarde volgens BOVAG-koerslijst na 4 jaar en 80.000 km