



Hyundai i30 1.0 T-GDI

Opel Astra 1.0 Turbo



Seat Leon 1.0 EcoTSI

Ford Focus 1.0 EcoBoost

# Indrukwekkende inhaalslag

De nieuwe Hyundai i30 biedt meer dynamiek, meer veiligheidssystemen en meer kwaliteit dan zijn voorganger. Maar streeft hij daarmee ook zijn concurrenten voorbij?

Tekst: Marcel Kühler, Bart Smakman · Foto's: Daniela Loof





◀◀ Een overzichtelijk en hoogwaardig dashboard in de i30.

◀ Hier zit je gewoon prima. Niet meer, niet minder.

▼◀ De nieuwe Hyundai i30 onthult op het circuit zijn dynamische kwaliteiten.

▼ Achter de klep kun je je telefoon draadloos of met draad opladen.

▼▼ Elke i30 heeft een spoorassistent en een noodremstelsysteem.

### HYUNDAI i30 1.0 T-GDI

- 🔧 998 cm<sup>3</sup>, driecilinder turbo, 88 kW/120 pk, 171 Nm
- 🚗 4,5 l/100 km (1 : 22,2), 103 g CO<sub>2</sub>/km
- 🏁 0-100 km/h in 10,3 s, 190 km/h
- 📏 4340/1795/1455 mm
- 📦 395-1301 l
- ⚖️ 1169 kg
- 🇳🇱 20.495 euro
- 🇧🇪 19.499 euro



DYNAMISCH EN VEILIG



## De Hyundai i30 verrast vriend en vijand tijdens de remmentest.

Hyundai is goed bezig. Het Koreaanse automerk gooit hoge ogen met de i20 en de Tucson en lijkt vooralsnog de juiste weg te zijn ingeslagen met de Ioniq. De hybride-variant van deze auto liet in *Auto Review 2* zien dat hij zich kan meten met de veel duurere Toyota Prius en de uitstootvrije Ioniq Electric was in januari de bestverkochte elektrische auto van Nederland. Dat is een knappe prestatie, al gaat het om relatief kleine aantallen. De nieuwe i30 moet zorgen voor het volume. Om dat te bewerkstelligen, kreeg de derde generatie i30 een imposante grille en een veiligheidsuitrusting waar de Volvo-rijder jaloers op is. Het onderstel biedt een mooie balans tussen stevigheid en comfort, al weten concurrerende merken zoals Ford, Opel en Seat die balans ook te vinden. Voor de vergelijkende test treden de Astra, de i30, de Focus en de Leon aan met een krachtige en zuinige 1,0-liter driecilinder benzine-motor aan. Ze variëren in vermogen van 105 tot 125 pk.

### IN-/EXTERIEUR

**De i30 heeft een grote kofferruimte en veel veiligheidssystemen.**

In vergelijking met zijn voorganger is de nieuwe Hyundai i30 maar een fractie gegroeid.

In de lengte kwam er 40 millimeter bij en in de breedte 10 millimeter. Zodoende is de binnenuimte er niet met sprongen op vooruitgegaan en heb je in de i30 evenveel ruimte als in de Focus en de Leon. De Astra biedt zowel voorals achterin een fractie meer bewegingsvrijheid. Met zijn kofferruimte geeft de i30 wel het goede voorbeeld: met een laadvolume van 395 tot 1301 liter is die enkele tientallen liters groter dan bij de andere drie compacte middenklassers.

Als je plaatsneemt achter het stuur van de i30, kijk je naar een nieuw getekend dashboard. Je hoeft er geen moment aan te wennen, want de knoppen zijn duidelijk gemarkeerd en logisch gegroepeerd. Het menu dat je bedient met het zwevende touchscreen roept geen vragen op. In de Focus en de Astra houd je je wijsvinger even vertwijfeld in de lucht,

waarna je evengoed op het juiste knopje of icoontje drukt. Het zakelijk vormgegeven dashboard van de Leon is niet bijzonder fraai, maar wel buitengewoon overzichtelijk.

De Seat blinkt ook uit in afwerkingskwaliteit. Hij wordt op de voet gevolgd door de nieuwe i30, waarvan het dashboard stevig in elkaar zit en is aangekleed met aluminium sierlijsten. De veiligheidsuitrusting van de Hyundai staat ook als een huis. Praktische hulpsystemen zoals een spoorassistent, vermoeidheidsherkenning en een noodremstelsysteem voor in de stad behoren tot de standaarduitrusting. Tegen meerprijs krijg je adaptieve cruisecontrol, dodehoekwaarschuwing en verkeersbordherkenning en wordt de noodremassistent voorzien van voetgangersherkenning. Veel van deze systemen zijn ook leverbaar in de Ford Focus en de Opel Astra. De Seat Leon blijft ietwat achter op



◀◀ Het functionele dashboard is met de facelift amper veranderd.

◀ Achter in de Seat heb je voldoende hoofd- en beenruimte.

▼ Het lage gewicht komt de dynamiek van de Leon ten goede.

### SEAT LEON 1.0 ECOTSI

- 🔧 999 cm<sup>3</sup>, driecilinder turbo, 85 kW/115 pk, 200 Nm
- 🚗 4,4 l/100 km (1 : 22,7), 102 g CO<sub>2</sub>/km
- 🏁 0-100 km/h in 9,8 s, 202 km/h
- 📏 4282/1816/1459 mm
- 📦 380-1210 l
- ⚖️ 1102 kg
- 🇳🇱 (NL) 22.900 euro
- 🇧🇪 (BE) niet leverbaar



SNEL EN ZUINIG



◀◀ Het nieuwe infotainmentsysteem heeft maar één draaiknop en twee drukknoppen.

◀ Sinds de facelift worden ondersteunde smartphones draadloos opgeladen.

veiligheidsgebied. In combinatie met de 1.0 EcoTSI-motor zijn technologiepakketten met adaptieve cruisecontrol, spoorassistentie, verkeersbordherkenning en een noodremstelsysteem überhaupt niet leverbaar.

### COMFORT

**De ideale auto heeft het onderstel van de Focus en de stoelen van de Astra.**

De Ford Focus mag dan al een tijdlang op de markt zijn, zijn veercomfort verjaart niet. Zonder de hulp van adaptieve schokdempers rolt hij stoïcijns over grote oneffenheden. Zowel leeg (lees: met alleen een bestuurder) als beladen is de Focus het comfortabelst geveerd. Bovendien ligt hij strak op de weg en helt hij amper over in snelle bochten. We zijn minder te spreken over de sportstoelen die onderdeel uitmaken van de Titanium-uitvoering, die zitten

lang niet zo prettig als de andere bestuurdersstoelen in de test. Als het gaat om zitcomfort, heeft de Opel Astra een streepje voor. De testauto is namelijk voorzien van ergonomische comfortstoelen. Hierop zit je urenlang aangenaam en geniet je van voldoende zijdelingse steun. De Astra is wel vrij hard geveerd, waardoor kleine oneffenheden zoals klinkers en dwarsrichels het leven aan boord minder aangenaam maken. Zelfs op een praktisch egale snelweg is de carrosserie van de Opel meer in beweging dan die van zijn concurrenten. De nieuwe i30 ontpopt zich zowel leeg als beladen tot een comfortabele reisauto. Bovendien is het centrale display aangenaam hoog geplaatst en kun je je telefoon draadloos opladen via inductie, of met een usb-kabel die netjes verdwijnt achter een klep op de middenconsole. Uiteindelijk wint de Seat Leon dit hoofd-

stuk met 1 punt verschil. Dat heeft hij te danken aan de comfortabele voorstoelen en prettige achterbank, plus de goede geluidsisolatie. Ga je echter met een volgepakte Leon op vakantie, dan is hij net zo hard geveerd als de Astra.

### MOTOR/TRANSMISSIE

**De Seat Leon is bovengemiddeld snel en zuinig.**

De auto's in deze test bewijzen wederom dat een moderne driecilinder turbomotor met een volume van één liter krachtig genoeg is voor een compacte middenklasser. De 115 pk sterke 1.0 EcoTSI in de Seat Leon staat zijn mannetje. Al bij lage toerentallen is veel kracht voorhanden, waardoor de standardsprint van de 1203 kilo wegende testauto slechts 9,8 seconden duurt. De Leon wordt op de voet gevolgd door de 1316 kilo wegende en opvallend krachtig klinkende Hyundai i30 met 120 pk (10,3 seconden). Zijn handgeschakelde zeskamp laat zich bijna net zo precies bedienen als die van de Seat.

De driecilindermotor van Ford sleept al vijf jaar op rij de International Engine of the Year-prijs binnen in de categorie 'minder dan 1,0 liter'. Hij heeft zijn talenten ook bewezen in





- ◀ Een sportlief ingerichte werkplek met een bijpassende lage zitpositie.
- ▶ Spoorassistentie en parkeersensoren zijn standaard op de Innovation-uitvoering.
- ▶ De achterbank van de Astra is de ruimste van allemaal.
- ▼ De Astra is niet snel, maar rijdt dankzij de soepele besturing wel gemakkelijk.



### OPEL ASTRA 1.0 TURBO

- 999 cm<sup>3</sup>, driecilinder turbo, 77 kW/105 pk, 170 Nm
- 4,4 l/100 km (1 : 22,7), 102 g CO<sub>2</sub>/km
- 0-100 km/h in 11,0 s, 195 km/h
- 4370/1809/1485 mm
- 370-1210 l
- 1163 kg
- 20.995 euro
- 20.400 euro



MEER RUIMTE, GOEDE STOELN

meerdere vergelijkende tests. Nu levert hij weer puik werk. De EcoBoost-motor hangt goed aan het gas en werkt zich gestaag door het toerenbereik. Met een sprinttijd van 10,8 seconden is de iets zwaardere Ford (1331 kilo) wel een seconde langzamer dan de Seat.

De 105 pk sterke Opel Astra laat nog langer op zich wachten: 11,0 seconden duurt de sprint. In tegenstelling tot de andere drie beschikt de Astra over een handgeschakelde vijfbak in plaats van een zesversnellingsbak. Zijn beschaafde driecilindermotor bezorgt de Opel wel een acceptabele topsnelheid van 195 km/h. Alleen de Seat Leon weet de grens van 200 km/h te doorbreken.

De Leon is niet alleen snel, hij is ook zuinig. We meten een gemiddeld verbruik van 6,0 liter

per 100 kilometer (1 op 16,7). De Hyundai i30 is de hekkensluiser met een testverbruik van 7,1 l/100 km (1 op 14,1). De Ford en de Opel gaan bijna gelijk op en verbruiken respectievelijk 6,5 en 6,4 liter per 100 kilometer.

### RIJEIGENSCHAPPEN

#### De Hyundai i30 verslaat de Europese merken op het circuit.

Op het gebied van rijeigenschappen is de derde generatie Hyundai i30 er met sprongen op vooruitgegaan. De lichtvoetige middenklasser stuurt spontaan in, schuwt hoge bochtsnelheden niet en blijft op de grens zo mak als een lammetje. De besturing is bovendien precies en de stopwatch bevestigt onze bevindingen: op het testcircuit zet de Hyundai de snelste rondetijd neer. Bovendien verrast de i30 vriend en vijand tijdens de remtest. Met koude schijven heeft de uitdager maar 33,8 meter nodig om vanaf 100 km/h tot stilstand te komen. Zijn concurrenten leggen al remmend

bijna 2 meter meer af. De Seat Leon voltooit de snelle ronde 1,6 seconde langzamer dan de i30. De Leon is de lichtste auto in de test en stuurt het levendigst. Een fractie later rollen de Ford Focus en Opel Astra over de finishlijn. Hoewel de iets zwaardere Ford dankzij de SportContact 5-banden van Continental over nog meer grip beschikt dan de Seat, wordt hij toch derde. De Opel zou de tractie van de Focus en de remmen van de i30 goed kunnen gebruiken ...

### MILIEU/KOSTEN

#### Lange garantie voor de i30, lage afschrijving voor de Astra.

De Hyundai i30 heeft de laagste basisprijs (20.495 euro) en de langste garantie (5 jaar zonder kilometerbeperking). De door ons geteste Premium-uitvoering is de meest complete versie in het i30-assortiment en kost 26.495 euro. Zo bont hoeft je het niet te maken, want de Comfort-uitvoering van 24.495 euro

## De achterbank van de Opel Astra is de ruimste van allemaal.



- ▶ De hoofd- en beenruimte in de Focus is zozo.
- ▶▶ Stuurverwarming kost 180 euro.



KAN NOG PRIMA MEEKOMEN

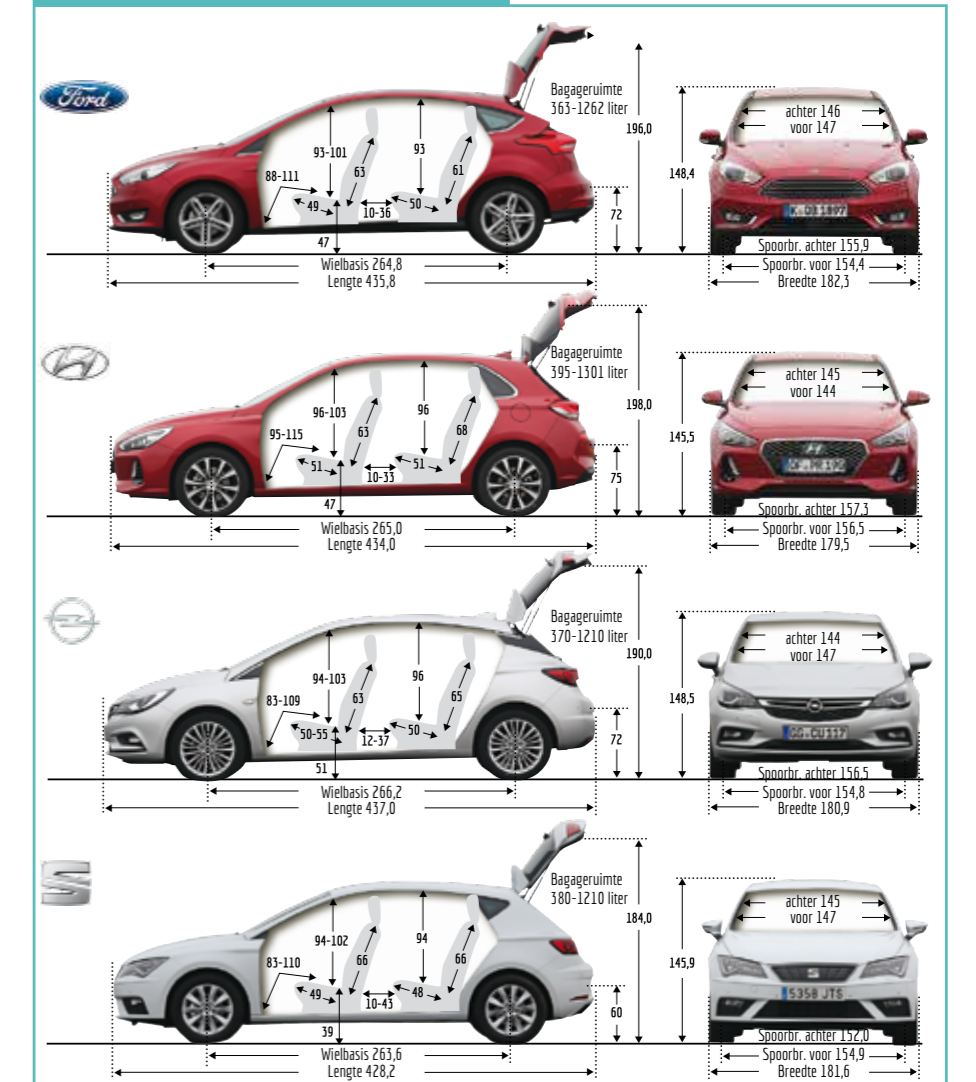
- ◀◀ Het mollige dashboard gaat ten koste van de binnenruimte.
- ◀ De Ford Focus heeft een comfortabel onderstel dat tevens bochten vreet.



### FORD FOCUS 1.0 ECOBOOST

- 998 cm<sup>3</sup>, driecilinder turbo, 92 kW/125 pk, 170 Nm
- 4,7 l/100 km (1 : 21,3), 108 g CO<sub>2</sub>/km
- 0-100 km/h in 10,8 s, 193 km/h
- 4358/1823/1484 mm
- 363-1262 l
- 1180 kg
- 23.105 euro
- 22.325 euro

### ALLE MATEN OP EEN RIJ





beschikt al over 15-inch lichtmetaal, een navigatiesysteem en een achteruitrijcamera. Voor stoel- en stuurverwarming ben je wel aangewezen op de dure Premium-uitvoering.

De voordeligste Opel Astra kost 20.995 euro en de testauto met 17-inch lichtmetaal, Opel Eye-assistentiesystemen en ergonomische comfortstoelen komt uit op 26.115 euro. De Opel behoudt zijn waarde het best en is volgens de tarieven van Alphabet de meest betaalbare leaseauto van het stel. De Ford Focus in de test is de Titanium-uitvoering (26.400 euro) en het 17-inch lichtmetaal heeft een schappelijke meerprijs van 125 euro. Seat is bijna net zo kwistig met garantie als Hyundai en geeft 4 jaar op de Leon. De Seat wint ook dit hoofdstuk, want de geteste uitvoering (Style) kost maar 24.100 euro en de wegenbelasting valt iets lager uit.

## WIKKEN & WEGEN

Mijn vriendin heeft een nieuwe fiets nodig, want haar oude barrel laat een spoor van roestkrumels achter. Bij de eerste fietsswinkel horen we aan hoe de verkoper een klant helpt: "Nou me-vrouw-tje, dat wordt dan dertig eurootjes. U hebt ons servicepasje niet bij zich? Dan wordt het honderddertig euro. Háháhá." Wij verlaten acuut de winkel. De sjacheraar snapt niet dat wij hem de verkoop moeten gunnen. Een verkoper verdient de gunfactor niet met horkerig gedrag, maar met persoonlijke aandacht, passend advies en de belofte van service en garantie. Bij de nieuwe Hyundai i30 is de gunfactor torenhoog. De i30 is zo goed doordacht dat hij de vergelijkende test wint. Bovendien

bouwt Hyundai allerlei verstandige modellen die met 5 jaar garantie in de markt worden gezet. Het merk beleeft een opleving waar ik graag aan mee wil doen door de i30 te kopen ... Maar hoe goed de auto ook presteert en hoe vriendelijk de Hyundai-verkoper ook is, de i30 is niet fascinerend genoeg. Anders dan bij de aankoop van een fiets, spelen bij een nieuwe auto het design en de bijbehorende aantrekkingskracht een grote rol. Daarom kies ik voor de fraaie vormgeving van dat andere merk dat tegenwoordig zo aan de weg timmert: Opel. De binnen- en de buitenkant van de Astra spreken mij het meeste aan.



Bart Smakman

TECHNIEK	Ford	Hyundai	Opel	Seat
	Ford Focus 1.0 EcoBoost	Hyundai i30 1.0 T-GDI	Opel Astra 1.0 Turbo	Seat Leon 1.0 EcoTSI
Cilinders / Kleppen per cilinder	3 / 4; turbo	3 / 4; turbo	3 / 4; turbo	3 / 4; turbo
Nokkensaandrijving	tandriem	ketting	ketting	tandriem
Cilinderinhoud	998 cm <sup>3</sup>	998 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>
Maximum vermogen	92 kW/125 pk bij 6000 tpm	88 kW/120 pk bij 6000 tpm	77 kW/105 pk bij 5500 tpm	85 kW/115 pk bij 5000 - 5500 tpm
Maximum koppel	170 Nm bij 1400 - 4500 tpm	171 Nm bij 1500 - 4000 tpm	170 Nm bij 1800 - 4250 tpm	200 Nm bij 2000 - 3500 tpm
Versnellingsbak / aandrijving	zesbak, handgeschakeld / voorwielen	zesbak, handgeschakeld / voorwielen	vijfbak, handgeschakeld / voorwielen	zesbak, handgeschakeld / voorwielen
Onderstel	v: McPherson-veerpoten, draagar-men, stabilisator; a: onafh. Multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagar-men, stabilisator; a: onafh. Multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagar-men, stabilisator; a: torsie-as met Watt-stangen, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagar-men, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESC (ESP)
Draaicirkel l / r	11,0 / 11,1 m	11,2 / 11,2 m	11,4 / 11,2 m	11,2 / 11,2 m
Remmen	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	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	195/65 R 15	195/65 R 15	205/55 R 16
Bandenmaat testauto	215/50 R 17 W	225/45 R 17 W	225/45 R 17 V	205/55 R 16 V
Bandenmerk	Conti Sport Contact 5	Michelin Primacy 3	Michelin Primacy 3	Michelin Energy Saver
GEWICHT				
Kentekengewicht / testgewicht	1180 / 1331 kg	1169 / 1316 kg	1163 / 1250 kg	1102 / 1203 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	1900 / 569 kg	1800 / 484 kg	1780 / 530 kg	1710 / 507 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	1200 / 660 kg	1200 / 600 kg	1220 / 610 kg	1300 / 600 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	75 / 75 kg	80 / 80 kg	75 / 75 kg	75 / 80 kg
PRESTATIES				
0 - 50 km/h	3,8 s	3,4 s	3,6 s	3,5 s
0 - 100 km/h	10,8 s	10,3 s	11,0 s	9,8 s
0 - 150 km/h	24,4 s	24,4 s	26,4 s	22,1 s
60 - 100 km/h	11,4 s (5e versn.)	10,3 s (5e versn.)	11,4 s (4e versn.)	10,8 s (5e versn.)
80 - 120 km/h	14,7 s (6e versn.)	15,4 s (6e versn.)	15,6 s (5e versn.)	14,1 s (6e versn.)
Topsnelheid	193 km/h	190 km/h	195 km/h	202 km/h
Handling	1 : 52,5 min.	1 : 50,3 min.	1 : 52,4 min.	1 : 51,9 min.
Slalom	66,2 km/h	67,5 km/h	66,1 km/h	66,1 km/h
REMWEG				
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	9,2 m / 35,4 m / 79,0 m	8,8 m / 33,8 m / 76,2 m	9,3 m / 35,6 m / 79,5 m	9,1 m / 35,5 m / 80,5 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	35,0 m	33,1 m	34,8 m	35,3 m
GELUIDSNIVEAU				
Stationair geluid	37 dB(A)	36 dB(A)	38 dB(A)	40 dB(A)
bij 50 km/h in 3e versnelling	58 dB(A)	59 dB(A)	57 dB(A)	57 dB(A)
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	66 / 70 dB(A)	66 / 70 dB(A)	66 / 70 dB(A)	63 / 67 dB(A)
VERBRUIK				
EU-verbruik	4,7 l/100 km (1 : 21,3)	4,7 l/100 km (1 : 21,3)	4,5 l/100 km (1 : 22,2)	4,4 l/100 km (1 : 22,7)
Testverbruik	6,5 l/100 km (1 : 15,4)	7,1 l/100 km (1 : 14,1)	6,4 l/100 km (1 : 15,6)	6,0 l/100 km (1 : 16,7)
Tankinhoud / actieradius	55 l / 846 km	50 l / 704 km	48 l / 750 km	50 l / 833 km
CO <sub>2</sub> -uitstoot (EU / gemeten)	108 / 154 g/km	108 / 168 g/km	104 / 152 g/km	102 / 142 g/km

## VZR CONCLUSIE



De Hyundai i30 kan zich niet alleen meten met zijn Europese concurrenten, hij verslaat ze zelfs. Hoewel de onderlinge verschillen op veel onderdelen klein zijn, maakt de i30 enkele uitschieters. Zo heeft de betaalbare Hyundai dynamische rijeigenschappen, krachtige remmen en een uitgebreide veiligheidsuitrusting.

Op de tweede plaats eindigt de onlangs gefacelifte Seat Leon. Het frisse model heeft een krachtige en zuinige motor, weegt niet zo veel en stuurt het prettigst. Bovendien is het aangenaam stil aan boord.

De Opel Astra wordt derde. Hij is een fractie ruimer dan zijn concurrenten en de ergonomische comfortstoelen zijn een aanrader. Jammer genoeg kun je niet bijbetalen voor een comfortabeler onderstel. Het onderstel van de Ford Focus is juist wel comfortabel en dat is een goede reden om, ondanks de laagste eindscore, toch voor de Focus te kiezen.

PRIJZEN IN EURO	Ford	Hyundai	Opel	Seat
Basisprijs	23.105	20.495	20.995	21.900
OPTIES OP TESTAUTO				
Transmissie	-	-	-	-
Remmen	-	-	-	-
Onderstel	-	-	-	-
Besturing	-	-	-	-
Wielen	125 <sup>1</sup>	1729 <sup>1</sup>	490 <sup>1</sup>	-
Stoelen	-	-	595 <sup>4</sup>	-
Uitvoering	3295 <sup>2</sup>	6000 <sup>3</sup>	4075 <sup>3</sup>	2200 <sup>6</sup>
TOTAALPRIJS TESTAUTO				
Totaalprijs	26.525	28.224	26.155	24.100
Website	www.ford.nl	www.hyundai.nl	www.opel.nl	www.seat.nl
LEASEPRIJS				
Leaseprijs NL *	487	471	437	444
AUTO REVIEW-NORMUITRUSTING				
Airconditioning	✓	✓	✓	✓
Centr. vergrend., afstands.	✓	✓	✓	✓
Cruisecontrol	✓	✓	✓	✓
Elektrische ramen (v)	✓	✓	✓	✓
Hoogteverstelbare bestuurdersstoel	✓	✓	✓	✓
Lichtmetalen wielen	✓	✓	✓	✓
Metallic lak	700	675	695	550
Radio met aux of usb	✓	✓	✓	✓
VEILIGHEID				
Achteruitrijcamera	opt.	✓	opt.	opt.
Adaptieve cruisecontrol	opt.	opt.	opt.	-
Airbags, bestuurder / bijrijder	opt.	✓	✓	✓
Airbags, gordijn	✓	✓	✓	✓
Airbags, zij voor	✓	✓	✓	✓
Airbags, zij achter	-	✓	-	opt.
Automatische noodoproep	-	-	✓	-
Dodehoekwaarschuwing	opt.	opt.	opt.	-
Extra airbags	-	-	-	✓ <sup>3</sup>
Full led-verlichting	-	✓	opt.	opt.
Head-up display	-	-	-	-
Meedraaiende koplampen	opt.	-	opt.	-
Noodremsysteem	opt.	✓	✓	-
Spoorassistent	opt.	✓	✓	-
Verkeersbordherkenning	opt.	opt.	✓	-
Vermoeidheidsherkenning	opt.	✓	-	opt.
ONDERHOUD				
Onderhoudskosten	675	625	625	625
GARANTIE				
Techneik	2 jaar	5 jaar	2 jaar	4 jaar
Lak	2 jaar	5 jaar	2 jaar	3 jaar
Doorroesten	12 jaar	12 jaar	12 jaar	12 jaar
Mobiliteit	onbep.	onbep.	onbep.	onbep.
RESTWAARDE				
Na 4 jaar in euro	13.800	14.170	14.330	12.675
Na 4 jaar in procenten	52,0	50,2	54,8	52,6
VASTE KOSTEN	Verzekeringskosten p/mnd. **			
WA	48	50	48	47
WA +	58	58	61	68
All risk	97	95	102	107
Emissienorm / energielabel	EU 6 / A	EU 6 / B	EU 6 / A	EU 6 / A
Belasting per kwartaal	153	153	153	129
Bijtelling	22 %	22 %	22 %	22 %

\* 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

<sup>1</sup> 17-inch lichtmetaal; <sup>2</sup> Titanium-uitvoering; <sup>3</sup> Premium-uitvoering; <sup>4</sup> Ergonomische comfortstoelen; <sup>5</sup> Innovation-uitvoering; <sup>6</sup> Style-uitvoering; <sup>7</sup> knie-airbag voor bestuurder

IN-/EXTERIEUR	Ford	Hyundai	Opel	Seat	
Ruimte voorin	100 *	68	69	71	68
Ruimte achterin	100	55	56	58	57
Overzichtelijkheid	70	37	36	33	36
Bediening/functies	100	84	86	85	87
Kofferruimte	100	31	35	31	33
Flexibiliteit	100	27	33	31	32
Laadverm./trekgew.	50/30	37	31	35	34
Veiligheidsuitrusting	150	85	118	103	83
Kwaliteit/afwerking	100/100	145	148	146	149
ONDERDEELSCORE	1000	569	612	593	579
ONDERDEELWINNAAR	4	1	2	3	
COMFORT					
Zitcomfort voorin	150	128	130	136	131
Zitcomfort achterin	100	68	69	71	72
Ergonomie	150	124	128	124	126
Interieurgeluid	50	35	34	36	41
Geluidsbeleving	100	62	62	60	63
Klimaatbeheersing	50	34	33	35	31
Veercomfort leeg	200	139	135	130	132
Veercomfort beladen	200	134	133	129	129
ONDERDEELSCORE	1000	724	724	721	725
ONDERDEELWINNAAR	2	2	4	1	
MOTOR/TRANSMISSIE					
Acceleratie	150	92	96	90	99
Tussensprint	100	68	68	66	70
Topsnelheid	150	48	46	49	54
Overbr. verh./schakelgedrag	100	82	83	81	85
Vermogensontplooiing	50	31	32	32	34
Draaieigenschappen	100	62	60	60	62
Verbruik	325	258	247	260	268
Actieradius	25	16	13	14	16
ONDERDEELSCORE	1000	657	645	652	688
ONDERDEELWINNAAR	2	4	3	1	
RIJEIGENSCHAPPEN					
Handling	150	66	74	66	68
Slalom	100	71	78	71	71
Besturing	100	81	80	80	83
Rechtuitstabiliteit	50	39	41	41	42
Remdosering	30	19	20	18	20
Remweg koud	150	96	112	94	95
Remweg warm	150	100	119	102	98
Tractie	100	50	47	45	48
Rijveiligheid	150	132	133	133	133
Draaicirkel	20	13	12	12	12
ONDERDEELSCORE	1000	667	716	662	670
ONDERDEELWINNAAR	3	1	4	2	
MILIEU / KOSTEN					
Emissiewaarden	25	21	23	22	22
Prijs testauto	600	541	535	542	548
AR-normuitrusting	50	48	48	48	49
Afschrijving **	75	58	56	60	60
Onderhoud	20	13	13	13	13
Verzekering	50	48	48	47	47
Belasting	100	81	81	81	84
Brandstof	50	42	40	42	43
Garantie	30	17	27	17	24
ONDERDEELSCORE	1000	869	871	872	890
ONDERDEELWINNAAR	4	3	2	1	
UITSLAG					
TOTAALSCORE	5000	3486	3568	3500	3552
TESTWINNAAR	4	1	3	2	

\* Maximaal haalbare score per onderdeel

\*\* Indicatieve restwaarde volgens BOVAG-koerslijst na 4 jaar en 80.000 km

Auto Review staat bekend om de uitgebreide vergelijkende tests. Zo testen wij: elke testauto staat enkele weken ter beschikking van de redactie. Speciale coureurs voeren de proeven met geijkte meetapparatuur op het circuit uit. De testredacteur test de auto's gedurende de leenperiode op de openbare weg. Het puntensysteem maakt meteen duidelijk op welke punten een auto uitblinkt en waar ruimte voor verbetering is.