



Skoda Octavia Combi 1.4 TSI



Volkswagen Golf Variant 1.5 TSI

Golfslagbad

Na onze positieve kennismaking met de nieuwe Hyundai i30 Wagon vorige maand, gooien we hem nu echt in het diepe. Zullen de Skoda Octavia Combi en de Volkswagen Golf Variant hem de oren wassen?

Tekst: Elmar Siepen, Bart Smakman · Foto's: Markus Sende



Hyundai i30 Wagon 1.4 T-GDI

► De kleine ramen achter de C-stijlen komen de overzichtelijkheid niet ten goede.

▼ De knoppen zijn groot, duidelijk en logisch gegroepeerd. Een kind met rijbewijs kan de was doen.

▼▼ Praktisch: opbergvakken in de laadvloer.

▼▼▼ De passagiers zullen niet klagen, maar ze zitten liever in de Octavia of de Golf.



VERUIT DE GOEDKOOPESTE



HYUNDAI I30 WAGON 1.4 T-GDI

- 1353 cm³, viercilinder met turbo, 103 kW / 140 pk, 242 Nm
- 5,5 l/100 km (1 : 18,2), 129 g CO₂/km
- 0-100 km/h in 8,9 s, 208 km/h
- 4340 / 1795 / 1455 mm
- 602 - 1650 l
- 1237 kg
- 26.995 euro
- 27.939 euro



Tijden veranderen. Verbinding maken met internet gaat niet langer gepaard met gebiep en geruis, en de Koreaanse automerken ontwerpen niet langer anonieme modellen. Sterker nog, de Hyundai i30 hatchback gooide hoge ogen in de *Auto Review* van april. Toen versloeg hij drie Europese concurrenten. Dankzij de dynamische rijeigenschappen, krachtige remmen en uitgebreide veiligheidsuitrusting scoorde de i30 meer punten dan de Ford Focus, de Opel Astra en de Seat Leon. Nu is het de beurt aan de i30 Wagon en halen we het zwaarste geschut van stal: de populaire Skoda Octavia Combi en de Volkswagen Golf Variant.

Alle auto's komen opdruven met een 140 of 150 pk sterke turbobenzinemotor met vier cilinders. En fraai 17-inch lichtmetaal, want we willen wel goed voor de dag komen.









IN-/EXTERIEUR

De i30 Wagon is kleiner, maar scoort bijna net zo goed.

Je koopt een stationwagon om zijn ruimte. Nu maakt het voor de bewegingsvrijheid voorin weinig uit welke auto je kiest, maar op de achterbank zijn de verschillen best groot. De Skoda blinkt uit in beenruimte, terwijl er bij de nieuwe Hyundai op is bespaard. Dat viel te verwachten, want de i30 Wagon is in z'n geheel een slag kleiner. Hij is ruim dertig centimeter korter dan de Octavia Combi, plus een fractie smaller en lager. Dit vertaalt zich ook naar een kleiner laadvolume en een lager laadvermogen. Al vallen de verschillen wel mee: de i30 Wagon kan maximaal 1650 liter en 474 kilo meenemen, wat niet schokkend veel minder is dan de Octavia Combi met zijn bagageruimte van 1740 liter waarin je 519 kilo



SKODA OCTAVIA COMBI 1.4 TSI

-  1395 cm³, viercilinder met turbo, 110 kW / 150 pk, 250 Nm
-  5,3 l/100 km (1 : 18,9), 124 g CO₂/km
-  0-100 km/h in 8,5 s, 216 km/h
-  4667 / 1814 / 1465 mm
-  610 - 1740 l
-  1177 kg
-  28.490 euro
-  24.770 euro



RUIM EN SNEL

▲▲ Het nieuwe, grote beeldscherm in de Skoda is goed afleesbaar.

◀ De Octavia Combi ontpopt zich als de snelste sprinter van het drietal.

▼ Wat zien ik? Een paraplu onder de bijrijdersstoel.

▼▼ De Skoda heeft de ruimste achterbank.

kan vervoeren. De Golf Variant schommelt wat betreft de buitenafmetingen tussen zijn concurrenten in, maar vervoert 'slechts' 1620 liter – 30 liter minder dan de Hyundai. De Golf torst een lading van 501 kilo.

De bagageruimte van de Hyundai heeft handige opbergvlakken in de vloer. Als we de achterbank neerklappen, is de vloer echter niet helemaal vlak. Dat is bij de andere twee wel zo. Bovendien is de Skoda tegen meerprijs uit te rusten met een bijrijdersstoel waarvan je de rugleuning kunt platleggen, wat van pas komt bij het vervoeren van oma's antieke kapstok.

Wat betreft het materiaalgebruik en de afwerking heeft Hyundai een grote sprong voorwaarts gemaakt: het interieur van de i30 Wagon steekt net zo goed in elkaar als dat van de Octavia Combi. Geef het nog een auto-

generatie en ook het nog iets hogere niveau van de Golf Variant wordt geëvenaard.

Op het gebied van veiligheid kan de Hyundai eveneens probleemloos meekomen met de technologisch voorop lopende merken uit de VW-stal. Hij is standaard voorzien van een automatisch noodremsysteem en een spoorassistent. Op de optielijst staan dodehoekwaarschuwing, verkeersbordherkenning en adaptieve cruisecontrol. Skoda levert het automatische noodremsysteem en de spoorassistent ook, maar tegen meerprijs. Voor een knie-airbag voor de bestuurder hoeft je dan weer niet bij te betalen. Beide stationwagens hebben zij-airbags achterin. Bij de Volkswagen moet je hiervoor bijbetalen, maar is adaptieve cruisecontrol wel bij de prijs inbegrepen. Onder de streep scoren alle drie de auto's evenveel punten op het onderdeel veiligheid. ➤



► Het onderstel met adaptieve schokdempers (optie) verhoogt het veercomfort van de Golf Variant.

▼ De 1.5 TSI wordt luxe uitgevoerd. Zo is het digitale instrumentarium standaard.

▼▼ Kiekieboe: de achteruitrijcamera.









▼▼▼ Hier zit je bijna zo aangenaam als in de Skoda.



COMFORTABEL EN ZUINIG



VOLKSWAGEN GOLF VARIANT 1.5 TSI

-  1498 cm³, viercilinder met turbo, 110 kW / 150 pk, 250 Nm
-  5,1 l/100 km (1 : 19,6), 116 g CO₂/km
-  0-100 km/h in 8,9 s, 218 km/h
-  4567 / 1799 / 1515 mm
-  605 - 1620 l
-  1260 kg
-  30.950 euro
-  29.070 euro



COMFORT

De i30 Wagon doet niet aan adaptieve schokdempers.

Terwijl zijn concurrenten tegen een meerprijs van pakweg duizend euro van adaptieve schokdempers zijn voorzien, moet de Hyundai het stellen met een conventioneel onderstel. Toch brengt hij het er goed vanaf: de i30 Wagon is straf geveerd, maar niet oncomfortabel. Het onderstel verwerkt oneffenheden in het wegdek probleemloos en streeft wat betreft veercomfort de Skoda voorbij. Juist wanneer de Octavia Combi in de comfortstand staat, deelt de torsie-achteras een vervelende dreun uit op dwarsrichels. En met meer kilo's aan boord wordt het alleen maar erger. De Hyundai en de Volkswagen hebben beduidend meer reserves en blijven soepel veren wanneer ze tot het plafond zijn volgepakt.



De voorstoelen in de Octavia en de i30 zijn prettig van vorm en hebben stevige kussens. In de Golf zit het meubilair nog aangenamer, want bij de testauto is 409 euro geïnvesteerd in een ergonomische bestuurdersstoel. Die kun je in 14 richtingen verstellen en hij beschikt over een uitschuifbaar zitvlak. De comfortabele stoel heeft tevens een lendensteun met massagefunctie en is verwarmbaar. Over lekker zitten gesproken: achter in de Skoda heb je niet alleen veel beenruimte, de achterbank zit ook aangenaam. Hij ondersteunt je bovenbenen het best.

Voor het onderdeel ergonomie kijken we naar de plaatsing en de afleesbaarheid van de knoppen en instrumenten. Hyundai kiest ervoor om het centrale display hoog te plaatsen en dat ervaren wij als prettig. Anderen vinden het fijn (en mooier) als het scherm iets lager zit, zodat de bovenkant van dashboard niet verstoord

wordt en je je arm niet zo ver hoeft op te tillen om het touchscreen te bedienen. De afleesbaarheid van de laaggeplaatste displays in de Skoda en de Volkswagen is uitstekend. Sinds beide stationwagens vernieuwd zijn, is de draaiknop voor het volume vervuld voor tip-toetsen naast het scherm. Dit mag er dan chic uitzien, zo'n aanraakgevoelig oppervlak is minder handig dan een fysieke draaiknop die je op de tast kunt vinden – zoals in de i30 Wagon. Dat de Golf voor zijn ergonomie een punt meer scoort dan de Octavia, komt door de motorkap die open blijft staan zonder dat je daar extra handelingen voor hoeft te verrichten.

MOTOR/TRANSMISSIE

De i30 Wagon kan de concurrentie bijbenen, in ruil voor veel brandstof.

Op motorisch vlak zijn de verschillen klein. Alle testauto's worden aangedreven door een viercilinder benzinemotor met een turbo

en een vermogen van circa 100 pk per liter. Zo heeft de Hyundai een 1.4 met 140 pk en de Volkswagen een 1.5 met 150 pk. De Skoda waait met alle winden mee en put 150 pk uit 1,4 liter. De trekkracht van het drietal bedraagt 242 of 250 Nm en dat is genoeg om elk van de compacte stationwagens, gevuld met kinderen of dozen, vlot van hun plek te laten komen.

De 140 pk sterke i30 doet er maar 8,9 tellen over om van nul naar 100 km/h te sprinten. Zo lang heeft de iets krachtiger Golf ook nodig. De Octavia zet een sprinttijd van 8,5 seconden meer. De 1.4 T-GDI-motor is ook elastisch: een tussensprint van 60 naar 100 km/h in de vijfde versnelling duurt in de Hyundai het kortst. In de zesde versnelling van 80 naar 120 km/h accelereren doet de Skoda op zijn beurt weer sneller. De Volkswagen heeft met 218 km/h de hoogste topsnelheid.

Om het brandstofverbruik zo laag mogelijk te houden, beschikt de 1.5 TSI-motor in de Golf

Variante over cilinderuitschakeling. Wanneer er weinig kracht van de motor gevraagd wordt en het toerental onder de 3200 tpm blijft, wordt de stationwagon aangedreven door twee cilinders. Zodra de situatie op de weg vraagt om een krachtsinspanning, gaan alle vier cilinders weer aan het werk. Van die omschakeling voel je slechts een kleine trilling. Aan de pomp werpt deze techniek zijn vruchten af: met een testverbruik van 6,2 l/100 km (1 op 16,1) is de Golf Variante de zuinigste auto. Hoewel het verschil met de Skoda (6,4 l/100 km, 1 op 15,6) niet wereldschokkend is. De Hyundai is wel beduidend dorstiger en verbruikt nog een liter meer dan de Skoda (7,4 l/100 km, 1 op 13,5). Tot slot nog even over het schakelen: de handgeschakelde zeskakken van de Skoda en de Volkswagen zijn een vleugje preciezer dan die van de Hyundai.

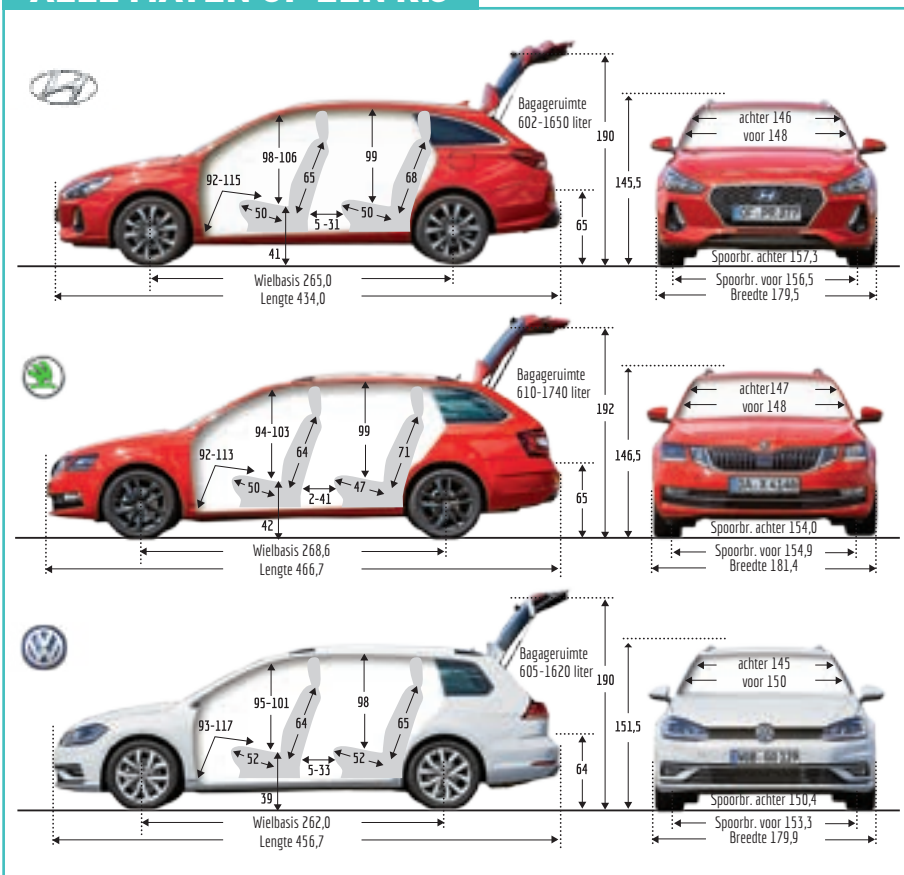
RIJEIGENSCHAPPEN

De i30 Wagon rijdt veilig en gemakkelijk.

Gezinsauto's zoals deze stationwagens moeten in eerste instantie een hoge mate van rijveiligheid bieden. En dat doen ze, stuk voor stuk. Dat brengt ons bij prioriteit nummer twee: rijplezier. De i30 Wagon stort zich op bochten als kinderen op broodjes knakworst. ➤

De Golf Variante vervoert 'slechts' 1620 liter – 30 liter minder dan de Hyundai.

ALLE MATEN OP EEN RIJ



WIKKEN & WEGEN

Medewerkers van Volkswagen die deze test onder ogen krijgen, zullen ongetwijfeld dolblij zijn. Hun Golf Variante wint de test. Maar dan kijken ze naar de prestaties van de i30 Wagon en naar wat hij kost en dan slaat de stemming langzaam om. De no-nonsense stationwagon van Hyundai is zo goed, dat ze bij het VW-concern in paniek raken: er is werk aan de winkel. Als ze niet oppassen raken ze in de nabije toekomst hun voorsprong kwijt. En die voorsprong is nu al kleiner dan vijf jaar geleden. Want terwijl Hyundai aan de weg timmerde, snackten de VW-technici met Duitse precisie uit hun Duitse neuzen. Maar de dag dat de i30 de Golf verslaat, moet nog komen. Voor nu vergaap ik me aan het digitale instrumentarium van de Golf Variante, prefereer ik zijn soepele en zuinige 1.5 TSI-motor met cilinderuitschakeling en weiger ik uit de ergonomische bestuurdersstoel te komen.

Bart Smakman



VZR CONCLUSIE



De Hyundai i30 Wagon houdt zich moedig staande tussen de Skoda Octavia Combi en de Volkswagen Golf Variant. Want hoewel hij veel korter is dan zijn concurrenten, heeft hij net zo'n riante bagageruimte als de Golf Variant. En de Octavia Combi mag dan over adaptieve schokdempers beschikken, het conventionele onderstel van de Hyundai is toch echt comfortabeler geveerd. Wat betreft veiligheidssystemen gaan de geteste stationwagens zelfs gelijk op. Dat de i30 Wagon toch op de derde plaats eindigt, komt door de iets minder soepele aandrijflijn en een vrij hoog brandstofverbruik. Tegelijkertijd is de i30 Wagon ruim 3500 euro goedkoper. De Golf Variant is daarentegen zo zuinig, comfortabel en dynamisch dat hij ondanks het hogere aanschafbedrag toch de test wint. Op de voet gevolgd door de snelle en ruime Octavia Combi.

De banden van de Hyundai zoeken naar grip. De Octavia Combi zit niet om tractie verlegen.

De besturing is kwistig met zijn terugkoppeling, maar je moet het stuur ver indraaien om iets gedaan te krijgen. Zodra de banden hun grip dreigen te verliezen, gaat de Hyundai licht ondersturen. Als je in bochten van het gas gaat, word je juist geconfronteerd met een kwispelende achterkant. Dan werpt het ESC (ESP) de elektronische reddingsboei uit en komt alles weer op zijn pootjes terecht. Bij het versnellen uit krappe bochten, horen we de banden van de Hyundai fluitend naar grip zoeken.

De Octavia Combi zit niet om tractie verlegen. Hierdoor gaat een snelle ronde over ons testcircuit er aanzienlijk rustiger aan toe dan in de i30 Wagon. Bovendien grijpen de regelsystemen subtieler in en houdt de besturing je nog beter op de hoogte van wat er op het wegdek gebeurt. Het pedaalgevoel van de rem lijkt echter onder de hoge belasting op de testbaan. Niettemin levert de Skoda de kortste remafstanden bij 100 km/h: zowel koud als opgewarmd staat de stationwagon na 34,4 meter stil. Tevens zet hij de snelste rondetijd en de hoogste slalomsnelheid neer.

Bij de Golf Variant gaan de adaptieve schokdempers gepaard met een verlaagd onderstel (-10 mm) en progressieve besturing. Hiermee kleeft de Volkswagen voorbeeldig aan het asfalt en helt hij minder over in de bochten. En dankzij de aanpasbare stuurbevestiging stuurt hij directer. Kortom: de Volkswagen voelt van de drie testauto's het meest aan als een kart. En toch lukt het hem het niet om de Skoda te overtreffen op de slalomtest en evenmin op de snelle ronde.

MILIEU/KOSTEN


De i30 Wagon is minimaal 3500 euro voordeliger.

Als we de opties die relevant zijn voor de test doorberekenen (17-inch lichtmetaal, ergonomische stoelen en adaptieve schokdempers), is de Hyundai ruim 3500 euro voordeliger dan de Skoda en de Volkswagen. De Golf Variant 1.5 TSI met 150 pk is alleen leverbaar in de luxe Highline-uitvoering, wat de hoge basisprijs verklaart. Om de Octavia Combi met adaptieve schokdempers te kunnen testen, moesten we hem upgraden naar de Style Businessline-uitvoering en zodoende is de geteste Skoda zelfs een fractie duurder dan de Volkswagen. Beide auto's zijn dan heel

compleet uitgerust, zo heeft de Golf een digitaal instrumentarium en is de Octavia voorzien van full led-koplampen.

De i30 Wagon is niet alleen voordelig in aanschaf, ook de kosten voor onderhoud, verzekering en wegenbelasting vallen laag uit. Bovendien geeft Hyundai 5 jaar garantie op de techniek en valt de afschrijving wel mee. De Golf Variant behoudt zijn waarde over vier jaar het best, maar elk kwartaal betaal je iets meer wegenbelasting omdat de auto relatief zwaar is. De onderhoudskosten van de Volkswagen en de Skoda zijn even hoog. Wat betreft verzekering, afschrijving en wegenbelasting heeft de Octavia Combi meer overeenkomsten met de Hyundai dan met zijn concerngenoot. **A**

TECHNIEK	Hyundai i30 Wagon 1.4 T-GDI	Skoda Octavia Combi 1.4 TSI
Cilinders / kleppen per cilinder	4 / 4; turbo	4 / 4; turbo
Nokkenaandrijving	ketting	tandriem
Cilinderinhoud	1353 cm ³	1395 cm ³
Maximum vermogen	103 kW / 140 pk bij 6000 tpm	110 kW / 150 pk bij 5000 - 6000 tpm
Maximum koppel	242 Nm bij 1500 tpm	250 Nm bij 1500 - 3500 tpm
Versnellingsbak / aandrijving	zesbak, handgeschakeld / voorwielen	zesbak, handgeschakeld / voorwielen
Onderstel	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, adaptieve schokdemper (opt.) stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, adaptieve schokdempers (opt.), stabilisator; ESP
Draaicirkel l / r	11,1 / 11,3 m	11,2 / 11,3 m
Remmen	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent
Bandenmaat standaard	195/65 R 15	205/55 R 16 V
Bandenmaat testauto	225/45 R 17 W	225/45 R 17 W
Bandenmerk	Michelin Primacy 3	Dunlop Sport Max RT
GEWICHT		
Kentekengewicht / testgewicht	1237 / 1376 kg	1177 / 1328 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	1850 / 474 kg	1847 / 519 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	1400 / 600 kg	1500 / 630 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	80 / 80 kg	75 / 75 kg
PRESTATIES		
0 - 50 km/h	2,9 s	2,9 s
0 - 100 km/h	8,9 s	8,5 s
0 - 150 km/h	19,3 s	18,6 s
60 - 100 km/h (5e versnelling)	7,6 s	7,7 s
80 - 120 km/h (6e versnelling)	10,3 s	9,9 s
Topsnelheid	208 km/h	216 km/h
Handling	1 : 53,1 min.	1 : 51,2 min.
Slalom	64,7 km/h	65,0 km/h
REMWEG		
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	8,0 / 36,3 / 77,3 m	8,1 / 34,4 / 74,5 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	35,2 m	34,4 m
GELUIDSNIVEAU		
Stationair geluid	36 dB(A)	40 dB(A)
bij 50 km/h in 3e versnelling	59 dB(A)	60 dB(A)
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	65 / 68 dB(A)	65 / 69 dB(A)
VERBRUIK		
EU-verbruik	5,5 l/100 km (1 : 18,2)	5,3 l/100 km (1 : 18,9)
Testverbruik	7,4 l/100 km (1 : 13,5)	6,4 l/100 km (1 : 15,6)
Tankinhoud / actieradius	50 l / 675 km	50 l / 781 km
CO ₂ -uitstoot (EU / gemeten)	129 / 174 g/km	124 / 152 g/km


Volkswagen Golf Variant 1.5 TSI
4 / 4; turbo
tandriem
1498 cm ³
110 kW / 150 pk bij 5000 - 6000 tpm
250 Nm bij 1500 - 3500 tpm
zeshak, handgeschakeld / voorwielen
v: McPherson-veerpoten, draag- armen, adaptieve schokdemper (opt.), stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroef- veren, adaptieve schokdempers (opt.), stabilisator; ESP
11,1 / 11,0 m
v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent
225/45 R 17 W
225/45 R 17 W
Dunlop Sport Max RT
1260 / 1389 kg
1890 / 501 kg
1500 / 680 kg
75 / 80 kg
3,3 s
8,9 s
18,5 s
8,0 s
10,4 s
218 km/h
1 : 51,4 min.
64,5 km/h
8,7 / 35,1 / 78,4 m
35,0 m
39 dB(A)
60 dB(A)
66 / 69 dB(A)
5,1 l/100 km (1 : 19,6)
6,2 l/100 km (1 : 16,1)
50 l / 806 km
116 / 147 g/km

PRIJZEN IN EURO			
Basisprijs	26.995	28.490	30.950
OPTIES OP TESTAUTO			
Transmissie	-	-	-
Remmen	-	-	-
Onderstel	-	990 ²	1006 ⁴
Besturing	-	-	- ⁴
Wielen	1729 ¹	- ³	-
Stoelen	-	-	409 ⁵
Uitvoering	-	3000 ³	-
TOTAALPRIJS TESTAUTO			
Totaalprijs	28.724	32.480	32.365
Website	www.hyundai.nl	www.skoda.nl	www.volkswagen.nl
LEASEPRIJS			
Leaseprijs NL *	458	595	523
AUTO REVIEW-NORMUITRUSTING			
Airconditioning	✓	✓	✓
Centr. vergrend., afstandsbed.	✓	✓	✓
Cruisecontrol	✓	✓	✓
Elektrische ramen (v)	✓	✓	✓
Hoogteverstelbare bestuurdersstoel	✓	✓	✓
Lichtmetalen wielen	✓	✓	✓
Metallic lak	675	550	743
Radio met aux of usb	✓	✓	✓
VEILIGHEID			
Achteruitrijcamera	✓	opt.	opt.
Adaptieve cruisecontrol	opt.	opt.	✓
Airbags, bestuurder / bijrijder	✓	✓	✓
Airbags, gordijn	✓	✓	✓
Airbags, zij voor	✓	✓	✓
Airbags, zij achter	✓	✓	opt.
Automatische noodoproep	-	-	-
Dodehoekwaarschuwing	opt.	opt.	opt.
Extra airbags	-	✓ ^a	✓ ^a
Full led-verlichting	opt.	✓	opt.
Head-up display	-	-	-
Meedraaiende koplampen	-	-	opt.
Noodremsysteem	✓	opt.	✓
Spoorassistent	✓	opt.	opt.
Verkeersbordherkenning	opt.	opt.	opt.
Vermoeidheidsherkenning	✓	✓	✓
ONDERHOUD			
Onderhoudskosten	575	720	720
GARANTIE			
Techniek	5 jaar	2 jaar	2 jaar
Lak	5 jaar	3 jaar	3 jaar
Doorroesten	12 jaar	12 jaar	12 jaar
Mobiliteit	onbep.	onbep.	onbep.
RESTWAARDE			
Na 4 jaar in euro	14.500	15.900	18.250
Na 4 jaar in procenten	50,5	49,0	56,4
VASTE KOSTEN Verzekeringskosten p/mnd. **			
WA	54	59	56
WA +	64	73	94
All risk	109	115	141
Emissienorm / energielabel	EU 6 / B	EU 6 / B	EU 6 / B
Belasting per kwartaal	153	153	177
Bijtelling	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

1) 17-inch lichtmetaal; 2) adaptieve schokdempers; 3) Style Businessline-uitvoering met standaard 17-inch lichtmetaal; 4) adaptieve schokdempers met verlaagd onderstel en progressieve besturing; 5) ergonomische bestuurdersstoel; a) knie-airbag voor bestuurder.

IN-/EXTERIEUR				
Ruimte voorin	100 *	69	72	72
Ruimte achterin	100	59	68	60
Overzichtelijkheid	70	33	40	40
Bediening/functies	100	86	87	88
Kofferruimte	100	64	66	64
Flexibiliteit	100	36	38	37
Laadverm./trekgew.	50/30	33	37	36
Veiligheidsuitrusting	150	113	113	113
Kwaliteit/afwerking	100/100	148	148	152
ONDERDEELSCORE	1000	641	669	662
ONDERDEELWINNAAR	3	1	2	
COMFORT				
Zitcomfort voorin	150	130	130	136
Zitcomfort achterin	100	69	74	72
Ergonomie	150	129	129	130
Interieurgeluid	50	37	34	33
Geluidsbeleving	100	64	63	67
Klimaatbeheersing	50	35	35	34
Veercomfort leeg	200	134	132	140
Veercomfort beladen	200	138	128	138
ONDERDEELSCORE	1000	736	725	750
ONDERDEELWINNAAR	2	3	1	
MOTOR/TRANSMISSIE				
Acceleratie	150	106	109	106
Tussensprint	100	81	81	80
Topsnelheid	150	59	65	66
Overbr. verh./schakelgedrag	100	83	85	85
Vermogensontplooiing	50	35	38	39
Draaieigenschappen	100	66	71	72
Verbruik	325	241	260	264
Actieradius	25	12	15	15
ONDERDEELSCORE	1000	683	724	727
ONDERDEELWINNAAR	3	2	1	
RIJEIFENSCHAPPEN				
Handling	150	63	71	70
Slalom	100	64	65	63
Besturing	100	80	81	83
Rechtuitstabiliteit	50	41	41	41
Remdosering	30	20	19	20
Remweg koud	150	87	106	99
Remweg warm	150	98	106	100
Tractie	100	39	41	41
Rijveiligheid	150	133	135	135
Draaicirkel	20	12	11	12
ONDERDEELSCORE	1000	637	676	664
ONDERDEELWINNAAR	3	1	2	
MILIEU / KOSTEN				
Emissiewaarden	25	23	22	23
Prijs testauto	600	534	522	522
AR-normuitrusting	50	48	49	48
Afschrijving **	75	55	51	56
Onderhoud	20	14	12	12
Verzekering	50	46	46	44
Belasting	100	81	81	78
Brandstof	50	39	42	43
Garantie	30	27	17	17
ONDERDEELSCORE	1000	867	842	843
ONDERDEELWINNAAR	1	3	2	
UITSLAG				
TOTAALSCORE	5000	3564	3636	3646
TESTWINNAAR	3	2	1	

* 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.