

Ouderwets ruim

Vind je dat modieuze crossover-gedoe niets, maar wil je wél een ruime auto? Dan zijn er gelukkig nog genoeg 'ouderwetse' stationwagens te vinden. De nieuwste aanwinst in het D-segment is de Opel Insignia Sports Tourer. In de jacht op de stationwagonliefhebber vindt hij onder meer de Mazda 6 Sportbreak en de Ford Mondeo Wagon op zijn pad.

Tekst: Caspar Winkelmann, Gert Wegman · Foto's: Zbigniew Mazar

Auto's worden de laatste jaren alsmaar luxer en groter. Modellen in de middenklasse vormen geen uitzondering. Jongste voorbeeld van de trend is de nieuwe Opel Insignia, die als Sports Tourer op anderhalve centimeter na de vijf meter aantikt. Daarmee streeft hij de Omega uit 2003 met bijna 10 centimeter voorbij, terwijl die destijds in een klasse hoger uitkwam dan Insignia-voorganger Vectra. Ook de Ford Mondeo is een flinke jongen, al zit hij met zijn lengte van 4,87 meter nog niet op hetzelfde niveau als zijn landgenoot. Nog een treetje lager op de lengteladder vinden we de Mazda 6 Sportbreak. Je zou het zo niet zeggen, maar de Japanner moet ruim

18 cm toegeven op de Insignia en komt niet verder dan 4,81 meter. Nu zegt lengte volgens een bekende zegswijze niet alles, daarom zijn we des te benieuwder of de innerlijke kwaliteiten van de Opel gelijke tred houden met zijn buitenmaten. Vandaar deze vergelijking met twee geroutineerde concurrenten, die hun sporten ruimschoots hebben verdiend op het gebied van ruimte, rijeigenschappen en comfort.

IN-/EXTERIEUR

Er lijkt geen kruid gewassen tegen de gulzigheid van de Opel-kofferbak.

Oké, de imposante buitenmaten van de Insignia zorgen hier en daar voor enige

parkeerstress, maar ze zijn ook goed voor de meeste interieurruimte in deze vergelijking. Voorin trakteert de Opel zijn inzittenden in alle richtingen op de grootste bewegingsvrijheid. Je kunt je hoed ophouden, en een ijshockeytenue en schoenmaat 48 leveren evenmin problemen op. De Mondeo is ook niet gierig met ruimte, maar zijn volumineuze middenconsole snoept voorin wel flink wat centimeters van de benen weg.

Ook de achterpassagiers worden door de Insignia gul bedeed. De beenruimte bevindt zich op limousine-niveau en anders dan bij de Insignia Grand Sport schuren de achterste inzittenden niet snel met hun kruin tegen de ►►



Ford Mondeo Wagon 2.0 TDCi

Mazda 6 Sportbreak SkyActiv-D 175

Opel Insignia Sports Tourer 2.0 CDTI



STIL EN SOEPEL



FORD MONDEO WAGON 2.0 TDCI

- 1997 cm³, viercilinder turbodiesel, 110 kW / 150 pk, 350 Nm
- 5,1 l/100 km (1 : 19,6), 117 g CO₂/km
- 0-100 km/h in 10,1 s, 210 km/h
- 4867 / 1852 / 1501 mm
- 525-1630 l
- 1597 kg
- 39.995 euro
- 30.210 euro



▲▲▲ Praktisch: in dit vak kun je ook grotere smartphones kwijt.

▲ De Titanium Lease Edition beschikt over het SYNC 3-systeem, inclusief AppLink en Apple CarPlay.

▲ De Mondeo pakt punten met zijn fijne veer- en geluidscijfers.

◀ Ruimte biedt de Mondeo genoeg, maar de zitpositie is wat hoog en de afwerking weet niet op alle fronten te overtuigen.

hemelbekleding. In de Mazda gaat het er iets minder riant aan toe, al hoeft je in de Japanner heus niet met opgetrokken knieën en ingeklapt hoofd plaats te nemen.

Koop je een stationwagon vooral met het oog op kampeervakantietrips of andere vervoersklussen, dan kijk je natuurlijk extra kritisch naar de bagageruimte. En het wordt wellicht saai, want het is opnieuw de Insignia die de leiding neemt. Er lijkt geen kruid gewassen tegen de gulzigheid van de Opel-kofferbak: hij slokt minimaal 560 liter bagage naar binnen en met 'alles plat' kan er 1665 liter mee. Er ontstaat een daadwerkelijk vlakke laadvloer en dankzij de laadlengte van twee meter kan er zowaar een flinke keukentrap mee. Een lading planken of een bouw pakket van een linnenkast levert evenmin problemen op. Tegen een meerprijs van 195 euro levert de Opel-

dealer je een in drie delen neerklapbare achterbank, maar de afstandsbediening van het klapmechanisme is standaard.

Ook de Ford (525 tot 1630 liter) en de Mazda (522 tot 1648 liter) stellen kampeers en klussers niet teleur, maar met de achterbank in de standaardopstelling kun je hierin gemiddeld twee grote boodschappentassen minder kwijt. In de Mondeo mag je evenveel gewicht meeslepen als in de Insignia: met een laadvermogen van 614 kilo zit het Duitse tweetal niet gauw aan zijn max. In de Mazda moet je het duidelijk rustiger aandoen, want met 515 kg aan inzittenden en bagage vindt de Japanner het wel mooi geweest.

Op het gebied van uitrusting is het juist de Mazda die de andere twee het nakijken geeft. Dat komt doordat de dieselvrsie alleen in de meest luxueuze uitvoering leverbaar is.

Hij beschikt niet alleen over led-koplampen met adaptieve bochtverlichting en grootlicht-assistent, verkeersbordherkenning en een head-up display, maar heeft ook vermoeidheidsherkenning, een spoorassistent, dodehoekwaarschuwing en noodremhulp bij zowel vooruit- als achteruitrijden. Bij de Opel zijn veel van deze systemen ook leverbaar, maar dan tegen meerprijs. De Ford hobbelt hier ook nu weer achteraan. Mondeo-rijders die bijvoorbeeld per se een omgevingscamera of een head-up display willen hebben, vissen achter het net, zelfs als ze willen bijbetalen. En over netten gesproken, voor een scheidsnet voor de bagageruimte moet je in de Mondeo altijd bijbetalen. Uit veiligheidsoogpunt niet zo netjes ... Datzelfde geldt ook voor de afwerking van de hemelbekleding van de testauto. Op enkele plaatsen lijkt die niet

Op het gebied van uitrusting geeft de Mazda de andere twee het nakijken.

precies te passen. De Insignia Sports Tourer is juiste zeer degelijk afgewerkt, terwijl we op de detaillering in de Insignia Grand Sport (*Auto Review* nummer 9) nog wel wat aan te merken hadden. De Mazda hebben we niet op afwerkingsslordigheden kunnen betrappen.

COMFORT

In de Ford gaat het er geruislozer aan toe dan in de andere twee auto's.

In de Insignia zorgt de innige omhelzing met de ergonomische comfortstoelen (onderdeel van het Executive+-pakket à 1495 euro) ervoor dat je je al snel één voelt met de auto. Bovendien is het zitcomfort ook op lange afstanden uitstekend. Dat is voor een belangrijk deel op het conto te schrijven van de in lengte verstelbare zitting, de verstelbare zijwangen en de goede zijdelingse steun.

In eerste instantie smaken de stevige, hoog geplaatste sportstoelen van de Mondeo ons ook prima, maar in snel genomen bochten missen we zijdelingse steun. Tijdens langere ritten gaat bovendien de gebrekkige ondersteuning van de bovenbenen opspelen.

Ook de achterpassagiers zijn in de Opel het best af. De achterbank is aangenaam geprofileerd en biedt voldoende steun aan schouders en bovenbenen. De Mazda-achterbank is nogal zacht uitgevallen en ook de profilering is minder dan bij zijn twee Duitse concurrenten. Op het gebied van opbergruimte bieden alle drie de testkandidaten voldoende mogelijkheden. In geen van de auto's hoeft je lang te zoeken naar een vakje voor je smartphone of een houder voor je waterfles.

Het onderstel van de Mazda is nogal stevig van karakter, waardoor de carrosserie op



HEERLIJKE AANDRIJFLIJN



MAZDA 6 SPORTBREAK SKYACTIV-D 175

- 2191 cm³, viercilinder diesel met twee turbo's, 129 kW / 175 pk, 420 Nm
- 4,6 l/100 km (1 : 21,7), 121 g CO₂/km
- 0-100 km/h in 7,8 s, 221 km/h
- 4805 / 1840 / 1480 mm
- 522-1648 l
- 1495 kg
- 46.290 euro
- 35.890 euro



▲▲ Niet slechts uiterlijk vertoon; de agressieve neus gaat gepaard met uitstekende prestaties.

▲▲ Wat een fijne machine, deze gretige SkyActiv-diesel.

▲ Compact beknopte tunnelconsole.

◀ De krappe werkplek vind je in de Mazda. Over de afwerking hebben we absoluut geen klachten.



▲▲ Vanaf de Innovation-uitvoering is een in drie delen neerklapbare achterbank standaard.

▲ Met deze draaiknop kunt je de openingshoek van de achterklep laten variëren.

►▲ De nieuwe Insignia maakt indruk met zijn uitstekende rijeigenschappen.

► In de aangenaam laag geplaatste comfortstoelen voel je je één met de auto. Strak dashboard, goede afwerking.



kleine hobbels nogal veel in beweging is. Grotere oneffenheden neemt de Japanner juist met gemak en van nadeinen is geen sprake. In het koetswerk van de Mondeo zit veel minder beweging, wat mede te danken is aan de uitstekende demping. Het lichte deinen tijdens het rijden over een 'golvend' wegdek is niet on aangenaam, de heftige reacties op richels in het wegdek zijn dat daarentegen des te meer.

Het FlexRide-onderstel (995 euro) van de Insignia gaat lomp om met putdeksels en dergelijke en op een golvend wegdek veert het onderstel in de standen Normal en Tour nogal ver uit. Ook ruw asfalt is niet de favoriete ondergrond van de Opel. Net als de Mazda laat hij dat merken met duidelijke zoemgeluiden. In de Ford gaat het er dan geruislozer aan toe. Boven de 150 km/h worden de onderlinge verschillen nog groter.



OVERTUIGENDE NIEUWKOMER

OPEL INSIGNIA SPORTS TOURER 2.0 CDTI

- 1956 cm³, viercilinder turbodiesel, 125 kW / 170 pk, 400 Nm
- 5,3 l/100 km (1 : 18,9), 139 g CO₂/km
- 0-100 km/h in 8,9 s, 223 km/h
- 4986 / 1863 / 1500 mm
- 560-1665 l
- 1558 kg
- 40.995 euro
- 33.500 euro

Bij dit soort vakantiesnelheden heb je in de Mondeo veel minder last van windgeruis dan in de andere twee auto's.

MOTOR/TRANSMISSIE

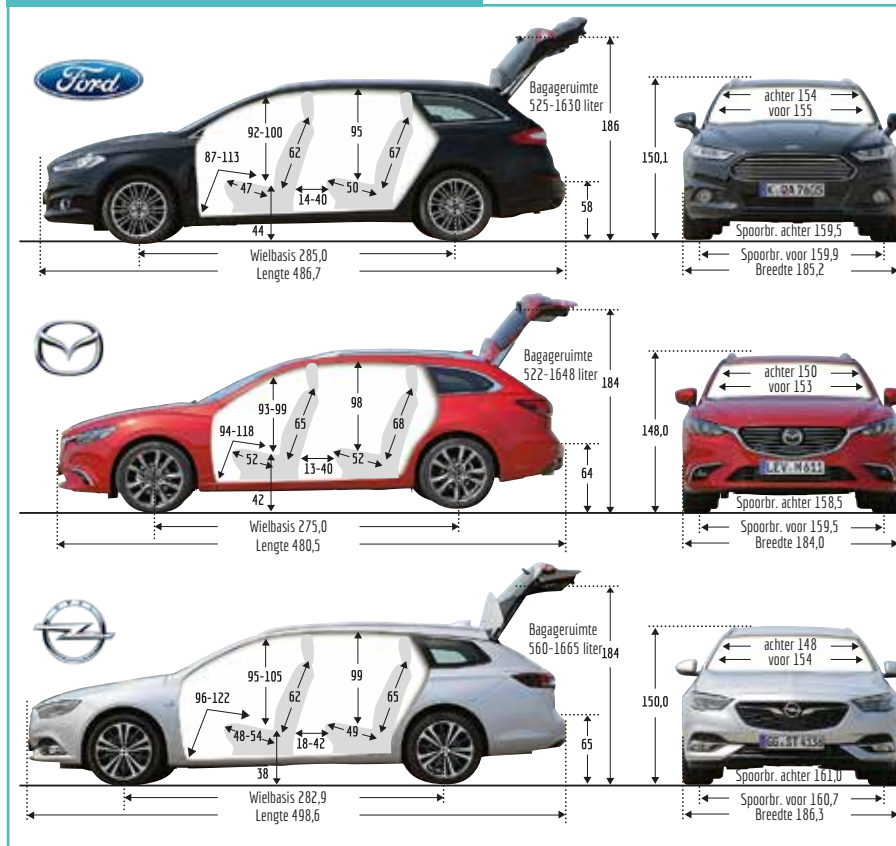
De Mazda 6 is de snelste én de zuinigste van het stel.

De motor van de Mazda heeft met zijn 2,2 liter iets meer inhoud dan die van de concurrentie, bovendien is hij voor een diesel ongewoon gretig. Dat zie je ook aan het maximumvermogen, dat pas bij 4500 tpm wordt bereikt. In de Opel en de Ford is de koek al 750 tot 1000 tpm eerder op. Met de trekkracht bij lage toerentallen is ook helemaal niets mis. Sterker nog, de twee Japanse turbo's toveren samen het turbogat weg, zodat de 6 zijn tegenstanders bij elke tussensprint de oren wast. Vooral de verschillen met de Mondeo zijn groot.

Als je bang bent dat je de sportieve prestaties van de Mazda bij het tankstation moet afkopen met exorbitante hoeveelheden energiedrank, kunnen we je geruststellen. Sterker nog, de 6 is met een brandstofconsumptie van 6,1 l/100 km (1 op 16,4) de zuinigste van het stel. De Ford komt één kilometer minder ver op een liter diesel (1 op 15,4) en de Opel is nog iets dorstiger (1 op 15,2).

Ook over de transmissie van de Mazda zijn we bijzonder te spreken. De bakverhoudingen zijn precies goed en de schakelwegen zijn aangenaam kort. Al met al schrijft de 6 dit hoofdstuk met gemak op zijn naam. Het zou echter onzin zijn om te beweren dat de – soms wat brommerige – Insignia-motor sloom is. Hij kan de 5 pk sterkere Mazda vanuit stilstand misschien niet bijbenen, maar een honderdsprint van 9 seconden is

ALLE MATEN OP EEN RIJ



allerm minst verkeerd. Op de tussenacceleraties zijn de verschillen kleiner, en op topsnelheid troeft de Opel de Mazda zelfs af, zij het met slechts 2 km/h. Als je veel van hem vraagt, is de Insignia-motor wat brommerig. In de Mondeo gaat het tempo flink omlaag. Hij moet met zijn vermogen van 150 pk fors toegeven op zijn concurrenten, en dat merk je. Met een sprint van 0 tot 100 in 10,1 seconden valt nog prima te leven, maar bij het versnellen in de vierde en vijfde versnelling worden de verschillen wel erg groot. Dat de Ford de zwaarste van het stel is, helpt hier natuurlijk niet mee.

RIJEIGENSCHAPPEN

Stabiel en vrijwel foolproof knalt de Insignia over het asfalt.

Ford geniet al jarenlang een uitstekende reputatie op het gebied van rijeigenschappen en ook de nieuwe Mondeo is een aangenaam sturende auto. Op het testparcours blijkt de tractie uitstekend en de feedback van de besturing is eveneens goed voor elkaar. Toch klaart de Mazda het parcours iets sneller. Helaas reageert de 6 vrij heftig op tempowisselingen en liggen in het grensgebied over- en onderstuur dicht bij elkaar. Van dergelijke drukdoenerij heeft de Opel geen last.

WIKKEN & WEGEN

Hoewel ik kan genieten van het comfort dat de Ford Mondeo Wagon te bieden heeft, kan de auto mij verder niet overtuigen. Als totaalpakket is de Opel Insignia echt veel beter. Sterker nog, het is de beste auto van dit drietal. Hij is het ruimst, heeft het sportiefste weggedrag en ook de prestaties zijn goed voor elkaar. Toch val ik als een blok voor de Mazda 6. Dat komt omdat de aandrijflijn voor mij bijna altijd de doorslaggevende factor is bij mijn autokeuze. En de motorbakcombinatie is bij de 6 het best voor elkaar. De gretige SkyActiv-diesel heeft een bijna benzine-achtig karakter. Daarnaast blinkt de motor uit door zijn prestaties en laat hij een bescheiden verbruik zien. Voeg daarbij een bijna klassiek Japans aanvoelende klikklak-bak en ik ben verkocht. Dat de supercomplete Mazda er – zeker in deze kleurencombinatie – vanbuiten en vanbinnen ook nog eens erg goed uitziet, is de kers op de taart.

Gert Wegman



Mocht je ooit serieus in de ankers moeten, dan is de Insignia je graag van dienst.



Ford: Fijn die lage tildempel, en ook over de inhoud van de bagageruimte (525 tot 1630 liter) hebben we geen klachten.



Mazda: Niet de grootste, maar krap is anders. Handig: met één druk op de knop gooi je de boel plat.



Opel: Er past nog net geen Karl in, maar met een inhoud van 560 tot 1665 liter weet de bagageruimte zeker te overtuigen.

Het lichte deinen van de Mondeo bij het rijden over een ‘golvend’ wegdek, is niet onaangenaam.

Stabiel en vrijwel foolproof knalt de Insignia over het asfalt, waarbij hij hulp krijgt van een uiterst fijngevoelig reagerend stabiliteits-systeem. Als het toch iets te hard gaat in de bocht, dan schuift de auto beheerst naar de buitenkant. Even vaart minderen en je brengt hem weer in het gareel. Mocht je ooit serieus in de ankers moeten, dan is de Insignia je graag van dienst. Vanaf 100 km/h staat hij met warme remmen al binnen 33,7 meter stil, met koude remmen heeft hij een halve meter meer nodig. Overigens is er met de remcapaciteiten van de Ford en de Mazda ook weinig mis. Met zowel warme als koude remmen staan beide op de standaardproef binnen 35 meter stil.

MILIEU/KOSTEN

Onder de streep biedt de Mondeo de meeste waar voor zijn geld.

Mazda houdt het overzichtelijk: als je een 6 Sportbreak met dieselmotor wilt hebben, zit je altijd aan de meest luxe versie vast. Die levert standaard 175 pk en heeft op uitrustingsgebied vrijwel alles aan boord wat het hart van de moderne automobilist begeert. Van een zeer complete veiligheidsuitrusting tot leren bekleding en 19-inch lichtmetaal aan toe. Dat drijft de prijs natuurlijk op. Daarentegen is de Mazda zuiniger dan zijn concurrenten, bovendien is hij goedkoper in de wegenbelasting en biedt hij het gulste garantiepakket. Bij Opel en Ford zijn de keuzemogelijkheden groter. Als je niet per se alle moderne veiligheidssystemen hoeft te hebben en liever op (deels) stoffen bekleding zit, kun je bij Ford al voor ruim 41 mille terecht. Daarmee beschik je over een fijn aangeklede Mondeo met een 150 pk sterke 2,0-liter diesel-motor. Ook de verzekerings- en onderhoudskosten van de Keulenaar vallen mee en onder de streep biedt hij de meeste waar voor je geld.

De geteste Insignia is ruim twee mille goedkoper dan de 6. Daarmee haal je een behoorlijk complete aanbieding in huis. Doordat de Opel minder zuinig met dieselolie omspringt dan de Mazda en bovendien duurer is in de wegenbelasting, eindigt hij in dit hoofdstuk echter op gelijke hoogte met de Japanner. 

TECHNIEK			
	Ford Mondeo Wagon 2.0 TDCi	Mazda 6 Sportbreak SkyActiv-D 175	Opel Insignia Sports Tourer 2.0 CDTi
Cilinders / kleppen per cilinder	4 / 4; turbodiesel	4 / 4; twinturbodiesel	4 / 4; turbodiesel
Nokkenaandrijving	tandriem	ketting	ketting
Cilinderinhoud	1997 cm³	2191 cm³	1956 cm³
Maximum vermogen	110 kW / 150 pk bij 3500 tpm	129 kW / 175 pk bij 4500 tpm	125 kW / 170 pk bij 3750 tpm
Maximum koppel	350 Nm bij 2000 - 2500 tpm	420 Nm bij 2000 tpm	400 Nm bij 1750 - 2500 tpm
Versnellingsbak / aandrijving	zesbak, handgeschakeld / voorwielen	zesbak, handgeschakeld / voorwielen	zesbak, handgeschakeld / voorwielen
Onderstel	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, adaptieve schokdempers (opt.), stabilisator; ESP
Draaicirkel l / r	11,9 / 12,1 m	11,7 / 11,8 m	12,1 / 12,1 m
Remmen	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent
Bandenmaat standaard	215/60 R 16	225/45 R 19 W	215/60 R 16
Bandenmaat testauto	235/45 R 18 Y	225/45 R 19 W	245/45 R 18 W
Bandenmerk	Continental SportContact 5	Continental SportContact 5	Continental SportContact 5
GEWICHT			
Kentekengewicht / testgewicht	1597 / 1716 kg	1495 / 1575 kg	1558 / 1626 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	2330 / 614 kg	2090 / 515 kg	2240 / 614 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	1650 / 750 kg	1800 / 730 kg	1950 / 750 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	75 / 75 kg	100 / 75 kg	100 / 90 kg
PRESTATIES			
0 - 50 km/h	3,3 s	2,9 s	3,5 s
0 - 100 km/h	10,1 s	7,8 s	8,9 s
0 - 150 km/h	23,1 s	17,3 s	18,6 s
60 - 100 km/h (5e versnelling)	12,5 s	7,7 s	8,4 s
80 - 120 km/h (6e versnelling)	15,4 s	9,7 s	10,4 s
Topsnelheid	210 km/h	221 km/h	223 km/h
Handling	1 : 54,7 min.	1 : 53,2 min.	1 : 49,3 min.
Slalom	64,2 km/h	64,3 km/h	65,4 km/h
REMWEG			
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	8,3 / 34,1 / 78,3 m	9,1 / 34,1 / 82,5 m	7,9 / 34,2 / 78,4 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	34,5 m	34,9 m	33,7 m
GELUIDSNIVEAU			
Stationair geluid	44 dB(A)	44 dB(A)	45 dB(A)
bij 50 km/h in 3e versnelling	59 dB(A)	60 dB(A)	60 dB(A)
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	65 / 69 dB(A)	67 / 70 dB(A)	65 / 69 dB(A)
VERBRUIK			
EU-verbruik	5,1 l/100 km (1 : 19,6)	4,6 l/100 km (1 : 21,7)	5,3 l/100 km (1 : 18,9)
Testverbruik	6,5 l/100 km (1 : 15,4)	6,1 l/100 km (1 : 16,4)	6,6 l/100 km (1 : 15,2)
Tankinhoud / actieradius	62,5 l / 962 km	62 l / 1016 km	62 l / 939 km
CO ₂ -uitstoot (EU / gemeten)	117 / 172 g/km	121 / 161 g/km	139 / 175 g/km

VZR CONCLUSIE



De ‘ouderwetse’ stationwagonliefhebber die bij de keus van zijn auto in de eerste plaats naar de geboden ruimte kijkt, zit bij de Insignia Sports Tourer meteen goed. Het zitcomfort is uitstekend. Ook de veilige én dynamische rijeigenschappen zijn een sterke troef van de nieuwe Opel. Wel mogen ze in Rüsselsheim nog eens kritisch naar het veercomfort kijken. Hoewel de Mazda 6 Sportbreak duidelijk krapper is dan de Opel Insignia Sports Tourer, zit alles en iedereen zeker niet continu klem. Bovendien pakt de 6 in het hoofdstuk Carrosserie veel punten met zijn uitgebreide veiligheidsuitrusting. Maar het grootste pluspunt van de Mazda is zijn aandrijflijn. Die heeft een aangenaam karakter en combineert zeer vlotte prestaties met een bescheiden verbruik. Al met al eindigt de Japanner op een knappe tweede plaats. Op nummer drie eindigt de Ford Mondeo Wagon. In dit gezelschap is de motor zijn achilleshiel, maar op het gebied van veer- en geluidscomfort legt de Keulenaar de lat juist erg hoog. Ook op het gebied van rijeigenschappen kan de gunstig geprijsde Mondeo de concurrentie goed bijbenen.

PRIJZEN IN EURO			
Basisprijs	39.995	46.290	40.995
OPTIES OP TESTAUTO			
Transmissie	-	-	-
Remmen	-	-	-
Onderstel	-	-	995 ²
Besturing	-	-	-
Wielen	1156 ¹	-	495 ¹
Stoelen	-	-	- ³
Uitvoering	-	-	1495 ¹
TOTAALPRIJS TESTAUTO			
Totaalprijs	41.151	46.290	43.980
Website	www.ford.nl	www.mazda.nl	www.opel.nl
LEASEPRIJS			
Leaseprijs NL *	654	865	729
AUTO REVIEW-NORMUITRUSTING			
Airconditioning	✓	✓	✓
Centr. vergrend., afstands.	✓	✓	✓
Cruisecontrol	✓	✓	✓
Elektrische ramen (v)	✓	✓	✓
Hoogteverstelbare bestuurdersstoel	✓	✓	✓
Lichtmetalen wielen	✓	✓	✓
Metallic lak	850	845	795
Radio met aux of usb	✓	✓	✓
VEILIGHEID			
Achteruitrijcamera	opt.	✓	opt.
Adaptieve cruisecontrol	opt.	✓	opt.
Airbags, bestuurder / bijrijder	✓	✓	✓
Airbags, gordijn	✓	✓	✓
Airbags, zij voor	✓	✓	✓
Airbags, zij achter	-	-	-
Automatische noodoproep	-	-	✓
Dodehoekwaarschuwing	opt.	✓	✓
Extra airbags	✓ ^a	-	-
Full led-verlichting	✓	✓	opt.
Head-up display	-	✓	opt.
Meedraaiende koplampen	✓	✓	opt.
Noodremsysteem	opt.	✓	✓
Spoorassistent	opt.	✓	✓
Verkeersbordherkenning	✓	✓	✓
Vermoeidheidsherkenning	-	✓	-
ONDERHOUD			
Onderhoudskosten	696	732	732
GARANTIE			
Techniek	2 jaar	3 jaar	2 jaar
Lak	2 jaar	3 jaar	2 jaar
Doorroesten	12 jaar	12 jaar	12 jaar
Mobiliteit	onbep.	onbep.	onbep.
RESTWAARDE			
Na 4 jaar in euro	15.678	21.428	19.008
Na 4 jaar in procenten	38,1	46,3	43,2
VASTE KOSTEN	Verzekeringskosten p/mnd. **		
WA	68	71	72
WA +	91	109	103
All risk	149	185	162
Emissienorm / energielabel	Euro VI / B	Euro VI / D	Euro VI / D
Belasting per kwartaal	419	382	419
Bijtelling	22%	22%	22%
* Bron: Alfabeta. 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) 18-inch lichtmetalen wielen; 2) FlexRide-onderstel met adaptieve schokdempers; 3) Executive+-pakket met o.a. comfortstoelen, spoorassistent, dodehoekwaarschuwing; a) knie-airbags			

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.

IN-/EXTERIEUR			
Ruimte voorin	100 *	83	82
Ruimte achterin	100	85	79
Overzichtelijkheid	70	36	33
Bediening/functies	100	85	86
Kofferruimte	100	55	55
Flexibiliteit	100	47	40
Laadverm./trekgew.	50/30	45	40
Veiligheidsuitrusting	150	105	125
Kwaliteit/afwerking	100/100	173	177
ONDERDEELSCORE	1000	714	717
ONDERDEELWINNAAR	3	2	1
COMFORT			
Zitcomfort voorin	150	124	121
Zitcomfort achterin	100	72	66
Ergonomie	150	124	126
Interieurgeluid	50	34	30
Geluidsbeleving	100	78	72
Klimaatbeheersing	50	42	43
Veercomfort leeg	200	152	147
Veercomfort beladen	200	149	143
ONDERDEELSCORE	1000	775	748
ONDERDEELWINNAAR	1	3	2
MOTOR/TRANSMISSIE			
Acceleratie	150	97	114
Tussensprint	100	65	82
Topsnelheid	150	60	69
Overbr. verh./schakelgedrag	100	81	83
Vermogensontplooiing	50	33	40
Draaieigenschappen	100	62	65
Verbruik	325	258	266
Actieradius	25	19	20
ONDERDEELSCORE	1000	675	739
ONDERDEELWINNAAR	3	1	2
RIJEIGENSCHAPPEN			
Handling	150	57	63
Slalom	100	61	61
Besturing	100	82	79
Rechthoekigheid	50	40	39
Remdoserings	30	19	20
Remweg koud	150	109	109
Remweg warm	150	105	102
Tractie	100	35	29
Rijveiligheid	150	125	122
Draaicirkel	20	8	9
ONDERDEELSCORE	1000	641	633
ONDERDEELWINNAAR	2	3	1
MILIEU / KOSTEN			
Emissiewaarden	25	22	22
Prijs testauto	600	495	479
AR-normuitrusting	50	48	48
Afschrijving **	75	36	37
Onderhoud	20	13	12
Verzekering	50	42	39
Belasting	100	48	52
Brandstof	50	48	48
Garantie	30	17	21
ONDERDEELSCORE	1000	769	758
ONDERDEELWINNAAR	1	2	2
UITSLAG			
TOTAALSCORE	5000	3574	3595
TESTWINNAAR	3	2	1
* Maximaal haalbare score per onderdeel ** Indicatieve restwaarde volgens BOVAG-koerslijst na 4 jaar en 80.000 km			