

10 jaar later

De Nissan Qashqai wordt al 10 jaar lang op handen gedragen. De recente facelift van de tweede generatie moet ervoor zorgen dat de suv-koper stug de dealerpanden van Mazda en Volkswagen voorbij blijft rijden. Dat is een hele opgave, want de Mazda CX-5 en de Volkswagen Tiguan zijn onlangs ook vernieuwd.

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

Mazda CX-5 SkyActiv-G 165











Nissan Qashqai DIG-T 163



Volkswagen Tiguan 1.4 TSI ACT



MAZDA CX-5 SKYACTIV-G 165

-  1998 cm³, viercilinder, 121 kW / 165 pk, 210 Nm
-  6,4 l/100 km (1 : 15,6), 149 g CO₂/km
-  0-100 km/h in 9,5 s, 201 km/h
-  4550 / 1840 / 1680 mm
-  506 - 1620 l
-  1360 kg
-  31.490 euro
-  24.990 euro



DE FIJNSTE HANDBAK



▲ Praktisch: je ontgrendelt de rugleuning vanuit de kofferbak.

▶▶ De CX-5 ligt stevig op de weg en zijn besturing is lekker direct.

▶▶ Geen turbo voor de tweeliter Mazda-motor. Dus duurt een tussensprint langer.

▶ Net als in de MX-5: sportief stuur, gave instrumenten en een dijk van een handbak.

▶▶ De stoelen zitten prima, maar meer zijdelingse ondersteuning was welkom.



Exact tien jaar na de lancering van de oer-Qashqai, krijgt de sinds 2014 leverbare tweede generatie een opfrisbeurt. Intussen zijn wereldwijd maar liefst 3,3 miljoen exemplaren verkocht. De recente facelift omvat een nieuwe voorkant die meer in het oog springt, een verbeterd veercomfort en een hoogwaardiger interieur. Of dat genoeg is om de nieuwste generaties van de Volkswagen Tiguan en de Mazda CX-5 te overtreffen, zal deze vergelijking uitwijzen.

rialen zijn mooier en het nieuwe stuur ligt lekker in de hand. De afwerking is echter niet van het niveau van de Volkswagen: de pietlut merkt terecht op dat de panelen in de Tiguan netter op elkaar aansluiten. De facelift van de Qashqai heeft amper gevolgen voor de binnenruimte. Zowel voor- als achterin kunnen twee volwassen prima zitten, maar in de CX-5 gaat het er luchtiger aan toe. De

Het praktijkverbruik van Mazda's ongeblazen tweelitermotor is goed: 1 op 13,5.

Volkswagen is van binnen nog iets groter. Ben je langer dan gemiddeld en wil je toch een Qashqai rijden, laat dan sowieso het optionele panoramadak achterwege. Dat neemt simpelweg te veel hoofdruimte in beslag.

Voor de bagage geldt hetzelfde als voor de inzittenden: de Nissan is het krapst en de Volkswagen is het ruimst. Met een laadvolume van 615 tot 1655 liter is de Tiguan ideaal voor het bezorgen van grote kerstcadeaus zoals hobbelpaarden en 4K-televisies. Hij kan ook de meeste kilo's vervoeren (536 kilo), dus je hoeft niet op een kerststol meer of minder te kijken. Daarmee vergeleken is het laadvermogen van de Qashqai met 407 kilo ronduit pover. De CX-5 zit er wat betreft laadvolume en -vermogen tussenin.

Waar het de populaire SUV van Nissan ook aan ontbreekt, is flexibiliteit. Hij heeft een

achterbank die je in twee ongelijke delen kunt neerklapen en daar blijft het bij. De rugleuning in de Mazda CX-5 bestaat uit drie delen en is tevens in twee standen verstelbaar. Achterin ontdekken we een dubbele laadvloer met een handig opbergvak voor de afdekhoes van de bagageruimte. In elke uitvoering van de Tiguan schuift de achterbank naar achteren voor meer beenruimte en naar voren voor meer laadruimte. Bij de duurdere modellen bevat de rugleuning een skiluk.

Nissan maakt werk van de veiligheidsuitrusting. Elke uitvoering van de Qashqai is leverbaar met, of standaard voorzien van, Nissan Safety Shield. Dit veiligheidsschild omvat een noodremsysteem, verkeersbordherkenning en een spoorassistent. De geteste Tekna-uitvoering beschikt ook over de Plus-variant van Safety Shield, waardoor verkeer



◀ Het nieuwe stuur ligt perfect in de hand. Her en der hoogwaardigere materialen.

▶▶▶ De remprestaties van de Nissan Qashqai zijn puik.









▶ Op de stevige stoelen zit je comfortabel.

▶▼ In één beweging: gordel vast, stoelverwarming aan.

▼ De Qashqai gaat het snelst door bochten. De carrosserie helt dan wel over.



NISSAN QASHQAI DIG-T 163

-  1618 cm³, viercilinder met turbo, 120 kW / 163 pk, 240 Nm
-  5,8 l/100 km (1 : 17,2), 134 g CO₂/km
-  0-100 km/h in 8,7 s, 200 km/h
-  4390 / 1806 / 1590 mm
-  430 - 1585 l
-  1315 kg
-  31.440 euro
-  26.990 euro



DE SNELSTE SPRINTER



VOLKSWAGEN TIGUAN 1.4 TSI ACT

- 1395 cm³, viercilinder met turbo, 110 kW / 150 pk, 250 Nm
- 5,8 l/100 km (1 : 17,2), 132 g CO₂/km
- 0-100 km/h in 9,3 s, 202 km/h
- 4486 / 1839 / 1673 mm
- 615 - 1655 l
- 1415 kg
- 34.030 euro
- 31.920 euro



◀▲ De comfortstoelen van de Comfortline-uitvoering zijn inderdaad comfortabel.

▲ De Tiguan rolt met gemak over oneffenheden. Hij stuurt het fijnst.

◀◀ Als je de bank naar achteren schuift, is de beenruimte ronduit groot.

◀ Typisch Volkswagen: netjes, overzichtelijk en degelijk.

van opzij, auto's in de dode hoek en een indutende bestuurder eveneens herkend worden.

De CX-5 'ziet' net zoveel als de Qashqai, maar je moet vaker je portemonnee trekken. Volkswagen lijkt van bijbetalen een sport te maken, want werkelijk alle opties in onze veiligheidstabel zijn leverbaar, als je maar betaalt. Zelfs zij-airbags voor de passagiers op de achterbank en een automatische noodoproep behoren tot de mogelijkheden.

COMFORT

De Qashqai is comfortabeler geworden. Maar het is niet genoeg.

De Qashqai komt in dit hoofdstuk goed beslagen ten ijs. Het bijgepunte model beschikt namelijk over nieuwe schokdempers, dikkere stabilisatorstangen en zachtere veren.

Dat zorgt weliswaar voor een aangenaam veercomfort, maar vreemd genoeg is de carrosserie van de Nissan op de snelweg toch altijd een beetje in beweging. De Mazda heeft dit ook. Beide suv's incasseren scheuren, dwarsrichels en ander snelwegacne echter zonder problemen – en dat terwijl beide testauto's op groot 19-inch lichtmetaal staan.

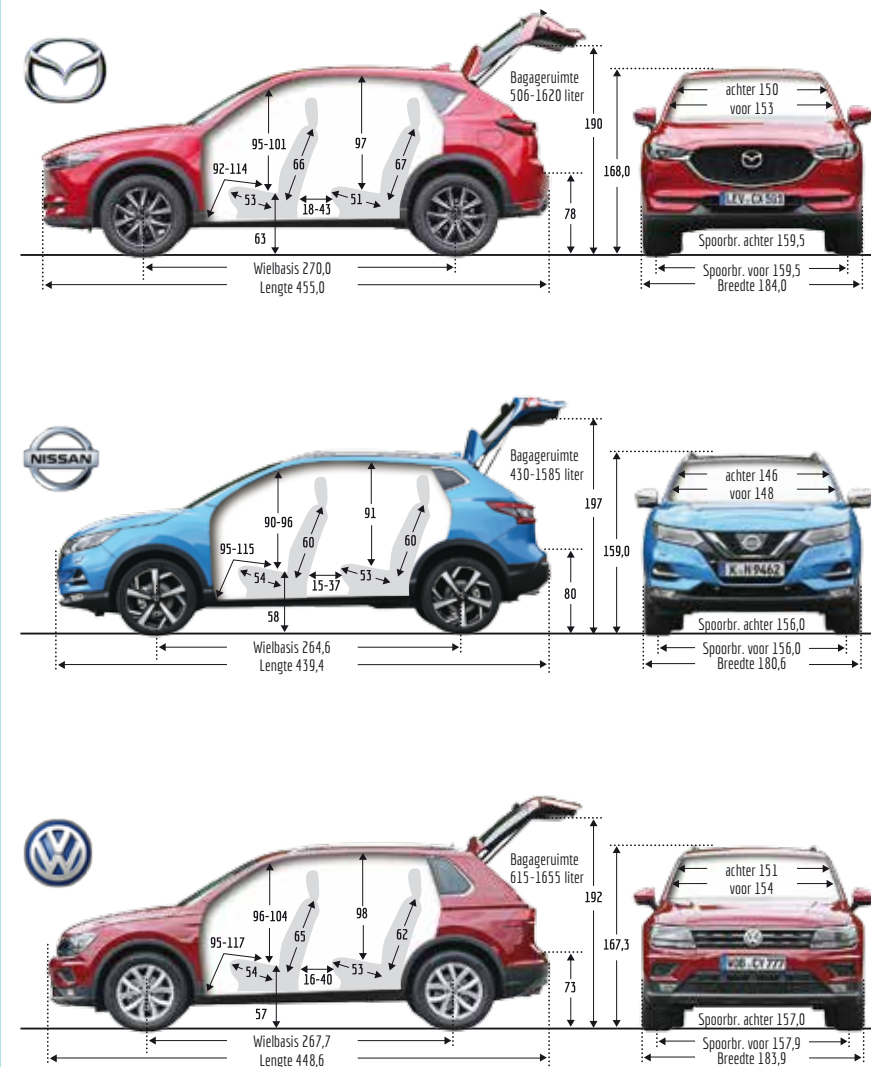
De Tiguan is voorzien van 18-inch wielen en zijn carrosserie houdt zich gedeisd op de snelweg. De bestuurder en bijrijder zitten plezierig op de comfortstoelen en de passagiers op de achterbank zijn ook het beste af in de Volkswagen. Bovendien is het geluid dat de rijwind en de banden maken het minst storend. Het veercomfort is hoogstaand, ongeacht of je alleen op pad bent, of met je hele hebben en houden.

MOTOR/TRANSMISSIE

De handbak van de CX-5 is top. De Qashqai wint de sprint.

Elke testauto wordt aangedreven door een viercilinder benzinemotor die 150 tot 165 pk via een handgeschakelde zeskakel naar de voorwielen stuurt. De motoren van de Nissan en de Volkswagen krijgen hulp van een turbo, terwijl de Mazda over een ongeblazen tweeliter beschikt. De Qashqai is vanuit stilstand het vlotst. Zijn 163 pk sterke 1.6 bezichtelijk de suv een sprinttijd van 8,7 seconden. Voor levendige prestaties moet je wel het toerental opvoeren, want onder de 3000 tpm gebeurt er niet zoveel. De 150 pk sterke viercilinder van de Tiguan is bij lage toerentallen wel bij de les en dat komt van pas tijdens een tussensprint. De Volkswagen versnelt in een vloek en een

ALLE MATEN OP EEN RIJ



WIKKEN & WEGEN

Het is lang geleden dat ik een cijfer kreeg voor een toets of werkstuk en tegenwoordig word ik zelden beloofd met een cijfer. Mijn pasta met zelfgemaakte tomatensaus van gisteravond verdient een dikke tien, maar dat telt eigenlijk niet. Dat ik vandaag nadenk over cijfers en scores heeft alles te maken met deze vergelijkende test. Zoals altijd beoordelen we de auto's op tientallen onderdelen en rolt er na het optellen van alle punten een winnaar uit. In dit geval is dat de Tiguan. Maar het gaat me te ver om de Mazda CX-5 als 'verliezer' te bestempelen. Hoewel hij de minste punten behaalt, is het tegelijkertijd toch een heel goede auto. De andere twee suv's zijn simpelweg nog beter. Dat weerhoudt mij er echter niet van om voor de CX-5 te kiezen. Hij heeft Mazda's eigenzinnige SkyActiv-motor, een fijn schakelende handbak en een spannend ontwerp met lichtunits zo venijnig kijkend als half dichtgeknepen tijgerogen. Misschien moeten we weer gewoon cijfers gaan geven zoals vroeger op school: een 9 voor de Volkswagen Tiguan, een 8,5 voor de Nissan Qashqai en een 8 voor de Mazda CX-5.



Bart Smakman

zucht van 60 naar 100 km/h in de vijfde versnelling en van 80 naar 120 km/h in de hoogste versnelling.

Als we met de Mazda rijden, merken we hoe gewend we zijn geraakt aan turbomotoren. De 2,0 liter grote en 165 pk sterke atmosferische motor van de CX-5 voelt over het gehele toerenbereik minder krachtig dan zijn concurrenten. Op de standardsprint van 9,5 seconden hebben we niets aan te merken, maar de tussensprintjes duren wel erg lang. Dat doet echter helemaal geen afbreuk aan de sportief schakelende handbak. De slagen zijn zo kort en duidelijk, dat we direct terugdenken aan de laatste keer dat we achter het stuur van de sportieve MX-5 zaten. Het praktijkverbruik van de tweelitermotor is ook goed: 7,4 liter per 100 kilometer (1 op

13,5). Zoveel verbruikt de een-punt-vier van de Tiguan ook. De vlotte Qashqai komt uit op 7,7 l/100 km (1 op 13,0).

RIJEIGENSCHAPPEN

De snelle ronde verzandt in gebakkelei over het ESP en de banden.

De versnellingsbak van de CX-5 doet ons weliswaar denken aan de sportieve MX-5, de CX-5 gedraagt zich op het circuit niet als een racewagen – en de Qashqai en de Tiguan evenmin.

Zo doende bergen we onze vrolijke herinneringen aan de MX-5 op in een dashboardkastje en noteren we braaf de rondetijden en de slalom-snelheden. De Tiguan zet de snelste tijd neer, maar om dat te bewerkstelligen mogen we niet te hard insturen, want dan trapt het streng ingrijpende ESP hard op de rem. De Qashqai zit de Tiguan op de hielen. Maar ook bij de Nissan hebben de elektrische hulpsystemen de neiging om het reddingsanker te vroeg uit te gooien. Wat ook niet helpt, is dat de remmen

De Tiguan is ideaal voor het bezorgen van grote kerstcadeaus zoals hobbelpaarden en 4K-televisies.

De Qashqai komt in het hoofdstuk Comfort goed beslagen ten ijs.

na een paar korte, harde remingrepen soms blijven hangen.

De CX-5 komt een paar seconden later binnen. De pessimist geeft het weinig sportieve bandenprofiel de schuld, terwijl de optimist zal opmerken dat je zo langer van de aange-naam directe besturing kan genieten. Over banden gesproken: hoewel de Michelin- en Continental-banden van de Nissan en de Volkswagen eigenlijk voor veel grip moeten zorgen, kampen beide suv's met tractieverlies in krappe bochten. Diezelfde banden bezorgen de Qashqai en de Tiguan vervolgens wel een korte remweg van minder dan 34 meter bij 100 km/h. Daar heeft de CX-5 met zijn Toyo's en 35,3 meter weinig tegenin te brengen. Tot slot een ander belangrijk aspect voor op de openbare weg: de rijveiligheid. Daarmee zit het bij alle drie de suv's meer dan goed.

MILIEU/KOSTEN

De Tekna-uitvoering van de Qashqai is inclusief alles.

De prijslijst van de CX-5 begint bij 31.490 euro voor het basismodel dat al over de SkyActiv-G 165-motor beschikt. Nissan en Volkswagen lokken potentiële kopers met de lage basisprijs van een minder krachtige uitvoering naar showroom. Wil je toch de 163 pk sterke Qashqai of de Tiguan met 150 pk, dan moet je bijbetalen. Zo heb je al voor 26.690 euro een Qashqai DIG-T 115, maar ben je voor de DIG-T 163 evengoed 31.440 euro kwijt. De Tiguan 1.4 TSI ACT begint bij 34.040 euro.

De auto's in de test zijn duurder, want ze zijn voorzien van groot lichtmetaal en een luxe uitvoering met meer (veiligheids)opties. Dat maakt de geteste Qashqai in Tekna-uitvoering aantrekkelijk, want hij is standaard voorzien van 19-inch wielen en tal van veiligheidssystemen. Bij de Mazda en de Volkswagen rekenen we de extra kosten voor de wielen en de elektronische wiswasjes ook door, waarna de Mazda het duurst is.

De CX-5 heeft de beste garantievoorwaarden, maar hij behoudt zijn waarde niet zo goed als de andere twee. De Tiguan heeft weliswaar een hoge restwaarde, maar de verzekeringspremie valt ook hoog uit. Een Qashqai verzekeren is niet zo duur en aangezien hij lichter is dan zijn concurrenten, bespaar je ook een paar tientjes op de wegenbelasting. **A**

TECHNIEK			
	Mazda CX-5 SkyActiv-G 165	Nissan Qashqai DIG-T 163	Volkswagen Tiguan 1.4 TSI ACT
Cilinders / kleppen per cilinder	4 / 4	4 / 4; turbo	4 / 4; turbo
Nokkenaandrijving	ketting	tandriem	tandriem
Cilinderinhoud	1998 cm ³	1618 cm ³	1395 cm ³
Maximum vermogen	121 kW / 165 pk bij 6000 tpm	120 kW / 163 pk bij 5600 tpm	110 kW / 150 pk bij 5000 - 6000 tpm
Maximum koppel	210 Nm bij 4000 tpm	240 Nm bij 2000 - 4000 tpm	250 Nm bij 1500 - 3500 tpm
Versnellingsbak / aandrijving	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	6-bak, handgeschakeld / voorwielen
Onderstel	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESC (ESP)	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, adapt. schokdempers (opt.), stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, adapt. schokdempers (opt.), stabilisator; ESC (ESP)
Draaicirkel l / r	11,9 / 12,0 m	11,7 / 11,7 m	11,4 / 11,3 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	225/65 R 17	215/60 R 17	215/65 R 17
Bandenmaat testauto	225/55 R 19 V	225/45 ZR 19 W	235/55 R 18 V
Bandenmerk	Toyo Proxes R46A	Michelin Pilot Sport 4	Continental Sport Contact 5
GEWICHT			
Kentekengewicht / testgewicht	1360 / 1504 kg	1315 / 1493 kg	1415 / 1534 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	2020 / 516 kg	1900 / 407 kg	2070 / 536 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	1800 / 715 kg	1500 / 695 kg	1800 / 740 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	50 / 84 kg	100 / 100 kg	75 / 100 kg
PRESTATIES			
0 - 50 km/h	3,1 s	3,0 s	3,5 s
0 - 100 km/h	9,5 s	8,7 s	9,3 s
0 - 150 km/h	20,7 s	18,1 s	20,4 s
60 - 100 km/h (5e versnelling)	13,3 s	12,7 s	9,5 s
80 - 120 km/h (6e versnelling)	18,7 s	15,4 s	12,4 s
Topsnelheid	201 km/h	200 km/h	202 km/h
Handling	1 : 57,1 min.	1 : 54,2 min.	1 : 53,5 min.
Slalom	61,0 km/h	63,2 km/h	62,9 km/h
REMWEG			
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	8,5 / 35,3 / 82,5 m	8,5 / 33,1 / 77,4 m	8,0 / 33,6 / 74,3 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	35,3 m	33,6 m	33,5 m
GELUIDSNIVEAU			
Stationair geluid	45 dB(A)	43 dB(A)	43 dB(A)
bij 50 km/h in 3e versnelling	59 dB(A)	58 dB(A)	58 dB(A)
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	64 / 69 dB(A)	65 / 69 dB(A)	65 / 69 dB(A)
VERBRUIK			
EU-verbruik	6,4 l/100 km (1 : 15,6)	5,8 l/100 km (1 : 17,2)	5,8 l/100 km (1 : 17,2)
Testverbruik	7,4 l/100 km (1 : 13,5)	7,7 l/100 km (1 : 13,0)	7,4 l/100 km (1 : 13,5)
Tankinhoud / actieradius	56 l / 757 km	55 l / 714 km	58 l / 784 km
CO ₂ -uitstoot (EU / gemeten)	149 / 175 g/km	134 / 182 g/km	132 / 175 g/km

VZR CONCLUSIE



De tweede generatie Qashqai is een goede auto, die door de facelift nog beter is geworden. Het dashboard werd mooier en het onderstel comfortabeler. De krachtige motor maakt van de suv een rappe sprinter en dankzij de krachtige remmen komt hij ook weer snel tot stilstand. Bovendien is de Tekna-uitvoering aangenaam compleet.

Maar het komt niet als een verrassing dat de Volkswagen Tiguan hoger eindigt, want hij wint 4 van de 5 hoofdstukken. Dat komt doordat hij meer ruimte biedt voor mensen en goederen en nog comfortabeler geveerd is. De veiligheidsuitrusting is ook omvangrijker, al moet je wel voor veel systemen bijbetalen.

We zijn enthousiast over de Mazda CX-5, maar hij laat een paar kleine steken vallen en zo glijdt hij af naar de derde plaats. De atmosferische motor mist pit en de remmen presteren zo. Het helpt ook niet dat de geteste CX-5 de duurste auto in de test is.

PRIJZEN IN EURO			
Basisprijs	31.490	31.440	34.030
OPTIES OP TESTAUTO			
Transmissie	-	-	-
Remmen	-	-	-
Onderstel	-	-	-
Besturing	-	-	-
Wielen	2395 ¹	- ³	1349 ⁴
Stoelen	-	-	-
Uitvoering	4500 ²	4200 ³	1900 ⁵
TOTAALPRIJS TESTAUTO			
Totaalprijs	38.385	35.640	37.279
Website	www.mazda.nl	www.nissan.nl	www.volkswagen.nl
LEASEPRIJS			
Leaseprijs NL *	541	555	576
AUTO REVIEW-NORMUITRUSTING			
Airconditioning	✓	✓	✓
Centr. vergrend., afstands.	✓	✓	✓
Cruisecontrol	✓	✓	✓
Elektrische ramen (v)	✓	✓	✓
Hoogteverstelbare bestuurdersstoel	✓	✓	✓
Lichtmetalen wielen	✓	✓	✓
Metallic lak	845	750	734
Radio met aux of usb	✓	✓	✓
VEILIGHEID			
Achteruitrijcamera	opt.	✓	opt.
Adaptieve cruisecontrol	-	-	opt.
Airbags, bestuurder / bijrijder	-	✓	✓
Airbags, gordijn	✓	✓	✓
Airbags, zij voor	✓	✓	✓
Airbags, zij achter	-	-	opt.
Automatische noodoproep	-	-	opt.
Dodehoekwaarschuwing	✓	✓	opt.
Extra airbags	-	-	✓ ^a
Full led-verlichting	✓	✓	opt.
Head-up display	opt.	-	opt.
Meedraaiende koplampen	✓	✓	opt.
Noodremsysteem	✓	✓	✓
Spoorassistent	opt.	✓	✓
Verkeersbordherkenning	opt.	✓	opt.
Vermoeidheidsherkenning	opt.	✓	✓
ONDERHOUD			
Onderhoudskosten	720	720	685
GARANTIE			
Techniek	3 jaar	3 jaar	2 jaar
Lak	3 jaar	3 jaar	3 jaar
Doorroesten	12 jaar	12 jaar	12 jaar
Mobiliteit	onbep.	3 jaar	onbep.
RESTWAARDE			
Na 4 jaar in euro	18.925	18.320	20.280
Na 4 jaar in procenten	49,3	51,4	54,4
VASTE KOSTEN Verzekeringskosten p/mnd. **			
WA	64	56	64
WA +	80	71	120
All risk	134	118	167
Emissienorm / energielabel	EU 6 / D	EU 6 / D	EU 6 / C
Belasting per kwartaal	201	177	201
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) 19-inch lichtmetaal; 2) TS-uitvoering; 3) Tekna-uitvoering met 19-inch lichtmetaal; 4) 18-inch lichtmetaal; 5) Comfortline-uitvoering; a) knie-airbag voor bestuurder.

IN-/EXTERIEUR			
Ruimte voorin	100 *	76	73
Ruimte achterin	100	65	63
Overzichtelijkheid	70	50	49
Bediening/functies	100	85	83
Kofferruimte	100	52	43
Flexibiliteit	100	41	30
Laadverm./trekgew.	50/30	40	29
Veiligheidsuitrusting	150	108	115
Kwaliteit/afwerking	100/100	145	142
ONDERDEELSCORE	1000	662	627
ONDERDEELWINNAAR	2	3	1
COMFORT			
Zitcomfort voorin	150	116	117
Zitcomfort achterin	100	68	65
Ergonomie	150	131	126
Interieurgeluid	50	34	35
Geluidsbeleving	100	66	63
Klimaatbeheersing	50	33	38
Veercomfort leeg	200	136	134
Veercomfort beladen	200	135	131
ONDERDEELSCORE	1000	719	709
ONDERDEELWINNAAR	2	3	1
MOTOR/TRANSMISSIE			
Acceleratie	150	101	107
Tussensprint	100	58	65
Topsnelheid	150	54	53
Overbr. verh./schakelgedrag	100	82	79
Vermogensontplooiing	50	36	38
Draaieigenschappen	100	68	71
Verbruik	325	241	235
Actieradius	25	14	13
ONDERDEELSCORE	1000	654	661
ONDERDEELWINNAAR	3	2	1
RIJEGENSCHAPPEN			
Handling	150	48	59
Slalom	100	45	56
Besturing	100	80	78
Rechthoekigheid	50	40	40
Remdoserings	30	17	20
Remweg koud	150	97	119
Remweg warm	150	97	114
Tractie	100	39	38
Rijveiligheid	150	130	126
Draaicirkel	20	8	9
ONDERDEELSCORE	1000	601	659
ONDERDEELWINNAAR	3	2	1
MILIEU / KOSTEN			
Emissiewaarden	25	22	21
Prijs testauto	600	504	512
AR-normuitrusting	50	48	48
Afschrijving **	75	46	50
Onderhoud	20	12	12
Verzekering	50	44	46
Belasting	100	75	78
Brandstof	50	39	38
Garantie	30	21	14
ONDERDEELSCORE	1000	811	819
ONDERDEELWINNAAR	3	1	2
UITSLAG			
TOTAALSCORE	5000	3447	3475
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.