

52  
53

23 DEC 2015 - 6 JAN 2016  
26e jaargang

# Auto Week

MEMBER OF THE **Auto Bild** FAMILY

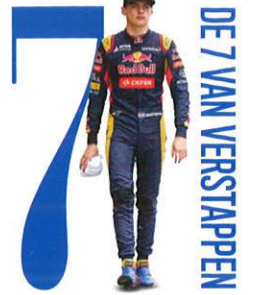
## DE ULTIEME AUTO VOLGENS 180.743 LEZERS

### NIEUWE RENAULT MEGANE



SPORTMAN VAN HET JAAR  
AUTOLEVEN SJINKIE KNEGT

*‘Ook in de  
auto ben ik  
competitief’*



DE 7 VAN VERSTAPPEN

DUBBELTEST  
PORSCHE 911 CARRERA S VS.  
MERCEDES-AMG C 63 S COUPÉ



RETROSHOPPEN VOOR €13.000 FIAT 500C VS. MINI COOPER

# MULTI



## ASTRA REKENT AF MET DE CONCURRENTIE

FORD FOCUS 1.5 ECOBOOST · MAZDA 3 SKYACTIV-G 120 · OPEL ASTRA 1.4 TURBO  
PEUGEOT 308 1.2 PURETECH 130 · VOLKSWAGEN GOLF 1.4 TSI ACT · VOLVO V40 T3

€ 4,95 — BE € 4,95 — REST VAN EUROPA € 4,65  
1.5.2.1.5  
8 971084 111002



**Ford Focus** 1.5 EcoBoost Titanium Edition

150 pk • € 25.195

**Mazda 3** SkyActiv-G 120 GT-M

120 pk • € 27.390

**Opel Astra** 1.4 Turbo Innovation

150 pk • € 25.395

**Peugeot 308** 1.2 Puretech 130 GT-Line

130 pk • € 27.310

**Volkswagen Golf** 1.4 TSI ACT Business

Edition R

150 pk • € 31.890

**Volvo V40** T3 R-Design

152 pk • € 32.195



# KLAAR VOOR DE START?

Geen segment wordt zo felbevochten als het C-segment. Het is namelijk daar dat de aantallen en winstmarges voor veel fabrikanten erg aantrekkelijk zijn. En precies in het hart van dat segment introduceert Opel nu een gloednieuwe Astra. Of die de juiste kaarten in handen heeft, testen we tegen zo'n beetje elke concurrent van belang.

✎ Marco Gorter & Frank Jacobs ✎ Pieter E. Kamp





In 2001 gebeurt er op de automarkt iets opmerkelijks: de Opel Astra, die sinds zijn aantreden tien jaar eerder net als de Kadett 's lands best verkochte auto was, valt van zijn erepodium. In de jaren die volgen, blijft hij nog wel in de top tien en in 2006 is hij zelfs weer even terug op één, maar vanaf 2009 is het echt over en uit voor wat ooit de Mies Bouwman onder de auto's was: kraak noch smaak, maar iedereen hield ervan. De Astra J, die op dit moment zijn bureau leegruimt, kwam afgelopen jaar niet verder dan positie 34, een historisch dieptepunt. Ziehier de zware missie van de nieuwkomer. Eerlijk is eerlijk: nummer één is in 2015 voor een C-segmenter amper nog haalbaar. Het economische tij heeft het pad geëffend voor een klasse kleiner, zodat het voor de Astra een stuk lastiger zal worden om de koppositie terug te pakken. Aan de andere kant: de Volkswagen Golf was afgelopen jaar de nummer één, dus het kán wel. Vandaag meten we de nieuwe Opel Astra af aan zijn concurrentieveld.

#### ANONIEM

Zo op het eerste gezicht is de nieuwe Astra een vrij anonieme auto, al draagt zijn donkergroene kleur daar ook aan bij. Netjes en strak, maar op de eigenzinnige C-stijl na, die de illusie van een zwevend dak wekt, zijn er weinig bijzonderheden. Het is de typische allemansvriend die een Astra behoort te zijn. Kijk je beter, dan vallen de koplampen op die zijn opgebouwd uit glazen 'ijsblokjes'.

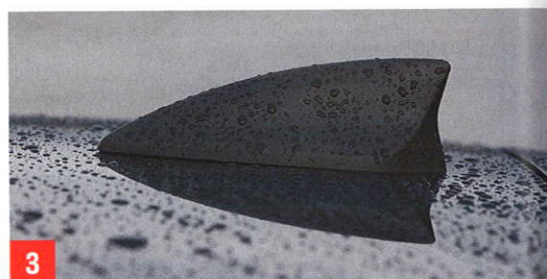


Deze ledunits vormen samen 'IntelliLux', een systeem dat grootlicht selectief dimt bij naderende tegenliggers, zodat je alles kunt blijven zien zonder hen te verblinden. Het interieur is netjes en strak, zonder dat het nieuwe maatstaven zet. Het is een stuk rustiger en overzichtelijker geworden. Een paneeltje onder de klimaatregeling lijkt een vakje te zijn, maar zit muurvast; het is bedoeld om een telefoonhouder op te monteren. De stoelen bieden een erg prettige, stevige zit en achterin is de Astra erg ruim, samen met de Golf zelfs de ruimste in deze test. Met 370 liter is de kofferruimte bijna op Golf-niveau; het is de Peugeot die op dit vlak iedereen achter zich laat.

#### FLINK LICHTER

De vorige Astra voelde vrij zwaar en log aan, eigenschappen die het rijplezier

**1** A Veel knoppen op het stuur. **B** Lekker groot scherm. **C** Je verwacht hier een vakje, maar er zit niets. **2** Achterin is de Astra heerlijk ruim. **3** 4G-antenne op de Astra. **4** Opel Astra 1.4 Turbo. **5** De bijzondere C-stijl geeft de Astra iets apart.



nogal in de weg staan. Die tekortkoming heeft Opel onderkend; de nieuwe Astra is, afhankelijk van de uitvoering en motorisering, tussen de 120 en 200 kg lichter. Er werd 77 kg van de koets geschraapt, en nog eens 50 van het chassis. Dat verlaagt niet alleen het verbruik, de Astra stuurt er vooral veel lichtvoetiger en daardoor leuker door dan zijn voorganger. Je kunt behoorlijk hard een bocht in sturen, de neus zet zich zonder veel weerstand onmiddellijk in de juiste richting, waarbij de koets weinig tot rollen neigt. Ga je van het gas, dan voel je de achterkant ietsje los worden zonder dat het eng aanvoelt. Dit zijn precies de eigenschappen die een auto dynamisch maken. Dan heb je nog wel een leuke motor nodig en precies dat is de gloednieuwe 1.4 Turbo. Het blok is van aluminium, terwijl zijn voorganger zijn pk's in



## DE NIEUWE ASTRA VOELT AANZIENLIJK MINDER ZWAAR EN LOG AAN DAN DE VORIGE

gietijzer had verstopt. In lichtmetaal komt het vermogen een stuk beter tot zijn recht, want deze motor is heerlijk soepel en alert. Hij pakt laag in de toeren op en trekt mooi lineair door. Schakelen doet hij bovendien mooi secuur. Niet te zwaar, maar zeker ook niet te licht, waarbij de pook prettig hoog zit. Bijzonder is het start-stopsysteem. Veel mensen wachten bij een rood verkeerslicht met de eerste versnelling ingeschakeld en de koppeling ingetrapt. Dat heeft als consequentie dat het start-stopsysteem niet werkt. Opel speelt hierop in door niet de koppeling, maar de rem als signaal te gebruiken: zodra je het pedaal loslaat, slaat de motor weer aan. Doordat je de eerste versnelling al kunt inleggen als het bijna groen is, ben je sneller weg bij verkeerslichten die je kent. Onze Astra is uitgerust als Innovation en dat is de rijkste versie. Voor € 25.395 krijg je gescheiden klimaatregeling, in hoogte verstelbare voorstoelen, een 4G-hotspot, Opel OnStar (persoonlijke assistent), 17-inchwielen, verkeersbordherkenning, botspreventie, rijbaanhulp en zes luidsprekers. De leren bekleding van ons exemplaar kost € 1.595 extra, de IntelliLux ledverlichting € 1.295 en de elektrische stoelverstelling linksvoor € 900. Het € 595 kostende introductiepakket omvat onder meer parkeerassistent en -sensoren voor en achter, een achteruitrijcamera en 18-inchwielen. Tel daar de navigatie (€ 695), metallic lak en nog wat kleinere zaken bij op en je hebt een erg complete Astra voor € 31.760.



1



## DE FOCUS BEWIJST ZICH ALS ÉÉN VAN DE VLOTTERE DEELNEMERS IN DE TEST

1 Voor achterbankzitters vormt de Focus samen met de Mazda 3 de middenmoot. 2 Ook de achterbak is keurig gemiddeld. 3 A Deze klokken bleven ongewijzigd ... B ... maar dit scherm is gloednieuw. C Het geheel oogt wat rommelig.



3

### LEUKE OOM

De huidige generatie Ford Focus draait alweer een tijdje mee. Het model kreeg zijn tussentijdse facelift vorig jaar, waarmee hij de helft van z'n carrière achter zich heeft. Desondanks is de Focus nog altijd de leuke oom. Natuurlijk is-ie wat ouder, maar dat betekent niet dat je geen plezier met hem kunt hebben. Het onderstel blijft één van de sterke punten van de Ford. Gewillig en direct wil hij de input van het stuurwiel volgen. Hij voelt enthousiaster en directer aan dan de Volkswagen of Opel, maar heeft niet het harde van de Mazda. Alleen de V40 is gevoelsmatig nog wat beter in balans.

Helaas heeft het interieur de jaren minder glansrijk doorstaan. Sowieso is het een beetje een mengmoesje van oude elementen en nieuwigheden zoals het mediasysteem Sync 2.0. Ze werken

ook niet altijd naadloos samen. Zo zit het scherm voor de navigatie nét wat te ver weg om het gemakkelijk te kunnen bedienen. Verder toont het vaak veel knopjes op een kleine ruimte, zodat de bediening van het touchscreen deels neerkomt op blind geluk. Dat het ruimteaanbod zowel op de achterbank als in de kofferbak niet uitblinkt, helpt niet bij de algehele indruk van de Focus, maar gezien z'n leeftijd doet hij het hier helemaal niet zo verkeerd. Nieuwe concurrenten, zoals de Peugeot 308, doen het zelfs aanzienlijk minder goed.

### NIEUWE ECOBOOST

Momenteel is het 1.0 EcoBoost voor en na bij Ford, maar om de 150 pk van de Astra van repliek te kunnen dienen, pakken we in dit geval de 1.5 EcoBoost. Dat is een nog vrij nieuwe motor; 100 cm<sup>3</sup> kleiner dan voorheen, maar veel verfijnder. Het vermogen wordt mooi gelijk-

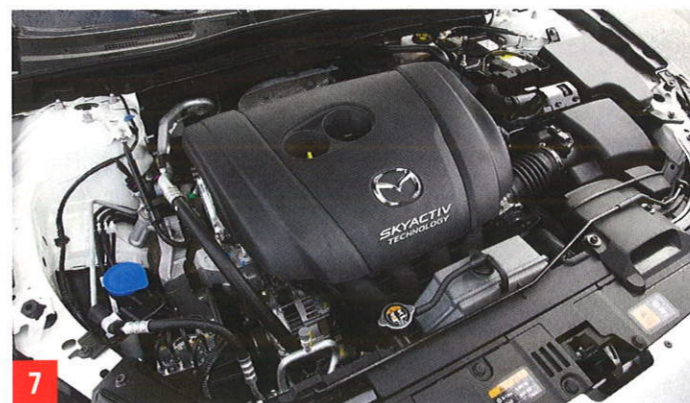
matig opgebouwd. Cijfermatig bewijst de Focus zich als één van de vlottere deelnemers aan de test. Voeg daarbij de fijne handbak met zes versnellingen en je hebt een heel prettige aandrijflijn. Wat dit betreft is de Ford helemaal bij. Ook de veiligheidsvoorzieningen zijn zoals je die anno 2015 mag verwachten. Tenminste, wanneer je ze aanvinkt, wat bij de testauto lang niet in alle gevallen gebeurde. Maar wie wil, kan zich melden voor allerlei opties, van actieve cruisecontrol en *lane departure warning* tot verkeersbordherkenning. Keurig. Hoewel de uitrusting van een minder hoog niveau is dan bij de overige testauto's, zijn navigatie met Bluetooth-ondersteuning, lichtmetaal en licht-, regen-, en parkeersensoren allemaal aanwezig. Goed, de regelrechte luxe van sommige andere testauto's ontbreekt, maar daar is de prijs dan ook naar. Met € 28.730 is alleen de Mazda 3 goedkoper.



4



5



7



6

4 Head-updisplay is standaard in de GT-M. 5 Ergonomie door eenvoud. 6 A De GT-M heeft een centrale toerenteller. B Eenvoudige middenconsole. C Leer is standaard in deze versie. 7 Een lekkere, atmosferische tweeliter. 8 De ruimte achterin is gemiddeld.



8



### NEW KID

Mazda heeft de afgelopen jaren flinke vorderingen gemaakt, waardoor het hoog op de ladder staat in bijna elk segment waarin het is vertegenwoordigd. Zo ook de 3, en dat begint al met het uiterlijk van de auto, want dat loopt geheel in de pas met de 'Kodo'-designtaal van het merk. Dat betekent scherpe, glooiende lijnen, dikke spatborden vóór en een grote, sierlijke grille. Het interieur lijkt wat minder flamboyant en nogal somber, maar is mooi afgewerkt met materialen van een bovengemiddeld niveau. Vooral in de geteste GT-M, de meest complete 3, ziet het er allemaal mooi uit. Zwart leer is afgewerkt met rode stiksels, de klokkenwinkel oogt rustig en overzichtelijk en hetzelfde geldt voor de middentunnel en het knopcluster voor het infotainmentsysteem. In de prettige menustructuur vind

je snel je weg. Het head-updisplay van de GT-M toont de snelheid en navigatie. Achterin is de 3 een middenmoter; zijn kofferruimte van 364 liter is netjes.

### EIGEN KOERS

Mazda gaf de 3 een ouderwets groot, atmosferisch blok van 2,0 liter. Dat 'ouderwets' slaat alleen op de inhoud, want dankzij onder meer een zeer hoge compressieverhouding is hij zuiniger dan zijn vroegere soortgenoten. Sterker, de Mazda is de zuinigste in deze test. De gevraagde versie met 165 pk was niet beschikbaar, maar we kennen de 120 pk als een lekker krachtige motor waarmee we de vergelijktest wel aandurven. Hij pakt vlot genoeg op, zonder dat abrupte van veel turbomotoren, en bouwt zijn kracht mooi lineair op. Het is een rustgevende motor. Je merkt alleen dat het koppel iets minder ruim bemeten is, waardoor tussensprints meer tijd kosten. Maar

goed, we hadden eigenlijk de 165 pk-motor moeten hebben. De lekker strakke zeskant maakt schakelen tot een aangename bezigheid. Het onderstel van de Mazda 3 voelt opvallend sportief aan en is soms zelfs wat aan de harde kant voor die rustgevende aandrijflijn. Op een slecht wegdek kan dat storend werken; liefhebbers van comfort moeten zich dat goed realiseren. Maar wie van sportief rijden houdt, zal zich in deze afstelling uitstekend kunnen vinden. De neus zet zich mooi precies in de bochten en om de 3 echt onderstuurd te krijgen, moet je het wel erg bont maken.

De GT-M-uitvoering van onze 3 laat weinig te wensen over: 18-inch lichtmetalen wielen, leren bekleding, parkeerhulp rondom, keyless entry, head-updisplay, Bose-audio, navigatie: het zit er allemaal standaard op, samen met nog wat extra strips en versieringen. Zoals hij hier staat, kost de Mazda 3 € 27.390.



**1** Jammer dat de bezitters hun benen thuis moeten laten. **2** Alles, dus ook de airco, gaat via een vrij traag touchscreen. **3 A** Een vleugje Aston Martin: de toerenteller draait tegen de klok in. **B** Ja, dat stuur zit dus soms voor de klokken. **C** De combinatie van leer en alcantara zit prima. **4** Veel licht dankzij het panoramadak.

## EIGENWIJS

Peugeot kiest ervoor om met de 308 lekker tegendraads te werk te gaan. Een voorbeeld is het veelbesproken miniaturstuur en het minimalistische dashboard. Ook nu weer vallen beide zaken op, en niet altijd in positieve zin. Of de zitpositie je ligt, is erg persoonsgebonden en de keuze om de bediening van alles van navigatie tot airco onder te brengen in het multimediascherm pakt ook niet altijd positief uit. Vervelender is het gebrek aan ruimte op de achterbank. Peugeot is er erg trots op dat de bagageruimte met 420 liter de grootste in het segment is. De eigenaren van die bagage kunnen hun benen echter maar beter thuislaten, want de beenruimte in de Peugeot is erg beperkt. Jammer, want afgezien van de ergonomie biedt de 308 een erg chique werkplek en de deels met alcantara beklede stoelen zitten ook op de lange afstand

erg prettig. Belangrijk is wel dat je leert omgaan met de bediening van de koppeling, want die werkt erg vaag. Het aangrijpingspunt laat zich daardoor moeilijk bepalen, wat niet helpt bij soepel wegrijden. Over de motor zelf hebben we weinig klachten. Peugeot biedt niets tussen deze 130 pk sterke driecilinder en de GT, maar ondanks z'n vermogens tekort weert de THP-motor zich dapper. Natuurlijk is-ie fractioneel minder verfijnd dan een viercilinder, maar de prestaties zijn prima en het roffeltje dat de THP voortbrengt is eerder amusant dan storend.

## STERK BEKRACHTIGD

Ondanks het sportieve uiterlijk van de geteste GT-Line is de 308 niet uitgesproken sportief. In verhouding tot de Volvo V40 of Mazda 3 zit de Peugeot zelfs duidelijk aan de comfortabele kant van het spectrum. Op zich prima, want hobbels en gaten in de weg worden

keurig gedempt, terwijl de auto zeker niet week is. Eigenlijk vormt het stuurwiel wederom de grootste domper op de feestvreugde. Het is zo klein van formaat en zo sterk bekrachtigd, dat het contact met de voorwielen te vaag blijft. Zelfs wanneer je geen prijs stelt op wat meer dynamiek, neemt de inrichting te veel vertrouwen weg om echt prettig te zijn. Met zijn uitrusting verrast de Peugeot juist in positieve zin. Als GT-Line is de aankleding standaard namelijk vrij riant. Eigenlijk is alles wat je ziet standaard, op de speciale lak, het schuif-kanteldak en het Peugeot SOS-systeem na. Die drie zaken drijven de prijs op naar € 29.340, maar dan hoeft je eigenlijk niets te missen. Eventueel kan er extra geïnvesteerd worden in veiligheidssystemen, zoals dodehoekbewaking en een automatisch remsysteem. Verkeersbordherkenning behoort niet tot de mogelijkheden.





## ONDANKS DE AANWEZIGHEID VAN EEN SPORT-ONDERSTEL IS DE GOLF ERG GOEDMOEDIG



2



3

### ALLEMANSVRIEND

Al jaren is hij een vaste waarde in het C-segment en misschien wel de ultieme allemansvriend: de Golf. Een deel van de aantrekkingskracht van het model schuilt 'm in de royale keuze aan motoren en opties. Voor elk wat wils dus, al moet je wel kapitaalcrachtig genoeg zijn om alles wat je hartje begeert te kunnen aanschaffen. Zijn aanzienlijke prijskaartje, in dit geval van maar liefst € 37.150 in totaal, blijft de achilleshiel van de Volkswagen. En echt beter uitgerust dan de € 5.500 goedkopere Astra is hij niet. Veel actieve veiligheidsvoorzieningen zitten er bijvoorbeeld niet op, al is tegen meerprijs vrijwel alles leverbaar. Sympathiek is wel dat de Golf standaard een knie-airbag heeft. Voor de eerlijkheid moeten we er wel bij vermelden dat € 2.500 van het prijsverschil wordt verklaard door de DSG-automaat.

Dat is absoluut een prettige voorziening in het drukke Nederlandse verkeer, maar we weten uit ervaring dat de handbak ook prima voldoet. Omdat de 1.4 TSI z'n 250 Nm al heel vroeg beschikbaar heeft, presteert de Golf altijd moeiteloos. In combinatie met DSG-transmissie voelt de Duitser vlotter aan dan de rest van het gezelschap.

### SOLIDE

Het onderstel van de Golf ondersteunt z'n rol als allemansvriend met dikke inkt. Ondanks de aanwezigheid van een sportonderstel is de Golf erg goedmoedig. De auto rijdt zelfverzekerd over oneffenheden en dat geeft veel vertrouwen in z'n kunnen. Ondanks de gemonteerde winterbanden is de grip goed en dankzij de prettige stuurinrichting blijf je als bestuurder nauw betrokken bij wat er gebeurt. Het wendbare van een Focus of V40 heeft hij niet, maar de Golf is wel



1

1 Achterin zit de Golf aan de bovenkant van het segment. 2 Meer dan voldoende bagageruimte. 3 A Uitgebreide verstelbaarheid maakt de zitpositie prima. B De afwerking is top, maar inspirerend is anders. C Deze uitvoering heeft DSG. De handbak scheelt € 2.500 en is ook prima. 4 De achteruitrijcamera zit verscholen in het logo.



4

onder alle omstandigheden capabel. Het afromcomfort is zeer goed. Overigens nemen we eerdere metingen van een Golf met dezelfde motor over; zo voorkomen we dat de winterbanden van invloed zijn op de testresultaten. Het interieur van de Golf is praktisch en weldoordacht. Alles zit waar je het verwacht en het navigatiesysteem reageert vlot op je aanrakingen. De bouwkwiteit is daarbij boven elke twijfel verheven, al is de vormgeving niet bepaald sprankelend. Wat wel in het voordeel van de Volkswagen spreekt, is dat iedereen er prettig in zit; voorin dankzij de uitgebreide verstelmogelijkheden van de stoelen en het stuurwiel en achterin dankzij de grote hoeveelheid ruimte. Samen met de Astra biedt de Golf de meeste ruimte achterin. Ook de koffers kunnen dan nog prima mee. Als allroundvervoerder staat de Golf nog altijd als een (prijzig) huis.



5



6



8



7

5 Met 335 liter de kleinste kofferruimte in de test. 6 De motor is lekker fel en bijterig. 7 A De virtuele klok is naar eigen smaak in te delen. B Het lcd-scherm is tamelijk klein. C De middenconsole is niet heel overzichtelijk. 8 Het blijft mooi, die zwevende middenconsole. 9 Ruim is anders.



9



### MEEST SEXY

Over smaak valt niet te twisten, maar toch durven we de bewering aan dat de Volvo V40 in dit zestal het meest sexy oogt. Met zijn scherpe, gedrongen wigvorm straalt hij snelheid en klasse uit en ook aan de binnenkant word je niet teleurgesteld. Het rustgevende design waar Volvo zo goed in is, vinden we ook in de V40 terug. Het belangrijkste kenmerk is de zwevende middenconsole, die er op een groep knoppen na leeg uitziet. Jammer genoeg is de bediening niet overall even logisch; de navigatie werkt zelfs tergend traag. Mooi is dat je de klokkenwinkel in deze uitvoering naar eigen smaak kunt configureren. Op de foto's staan de systemen op sportief en is de centrale klok geen snelheidsmeter maar een toerenteller. Mooi is ook dat de schaal van de snelheidsmeter alleen rond de gereden snelheid fel oplicht en

voor de rest dimt. Maar zo mooi als het allemaal is, zo krap is het ook. Scandinaviërs zijn vaak flinke jongens, maar toch is de Volvo voorin het minst ruim van dit gezelschap. Ook achterin is de Volvo te krap voor deze klasse en waar de Peugeot die tekortkoming nog enigszins compenseert met een grote kofferruimte, is de V40 met zijn 335 liter ook daar hekkensluiser. Het zijn zaken die je goed moet afwegen wanneer je een gezin hebt en voor de V40 valt.

### VEEL CONTACT

Heb je niet veel ruimte nodig, dan wordt het een heel ander verhaal, want de V40 is de leukste auto in deze test. De zitpositie is mooi laag en je kunt het stuur naar je toe trekken. Dat stuur geeft veel contact met het wegdek, zonder dat het vermoeit. De neus reageert heel precies en volgt mooi secuur de koers die je inzet. Erg enthousiast worden we ook van

de nieuwe motor. Eerder dit jaar werd de 1,6-liter EcoBoost van Ford vervangen door een eigen 2,0 liter, die lekker fel op het gas reageert en die bovendien erg sportief klinkt. In combinatie met de strakke besturing en het vrij sportieve, maar voldoende comfortabele onderstel levert dat een auto op die een feest is om in te rijden. Helaas pakt dit feestje wel duur uit; in de basisuitvoering is alleen de Golf duurder. Een kale T3 kost € 27.695 en dat is al meer dan de afgeladen Mazda 3. Onze V40 is een R-Design met standaard onder meer 17-inchwielen, leren bekleding, elektrisch inklapbare spiegels en veel R-Design-versieringen. Ons exemplaar is volgehangen met een aantal pakketten die onder meer navigatie, botspreventie, voetgangerherkenning, een achteruitrijcamera, xenon en een panoramadak omvatten, waarmee de rekening op in totaal € 43.790 komt. **AV**

CONCURRENTEN



Kia Cee'd 1.6 GDI, v.a. € 21.195



Alfa Romeo Giulietta 1.4 MultiAir 150 Energy, v.a. € 27.450



Renault Mégane TCe 130, v.a. € 23.490



**HET C-SEGMENT  
MOEST WIJKEN VOOR  
EEN KLASSE KLEINER;  
PAK DAN DE KOP  
MAAR EENS TERUG**

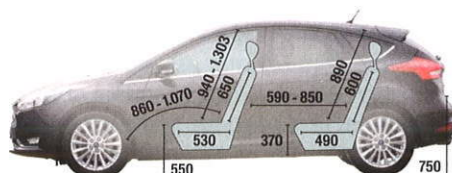
RESTWAARDERAPPORT



Bij deze vergelijking in het C-segment is er geen duidelijke winnaar, want alle geteste modellen liggen op een vergelijkbaar en hoog niveau. Toch steken er enkele modellen licht bovenuit. Zo zal de afschrijving in euro's bij de Opel Astra het laagste uitvallen. Bovendien is de Astra het jongste model, wat ook de restwaarde in vier jaar ten goede komt.

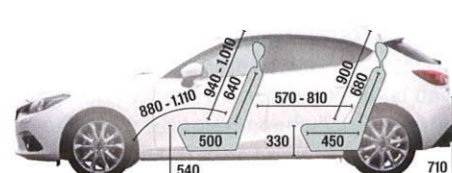
De restwaardeprognose voor de testauto's is weergegeven als een rapportcijfer. Dat cijfer is een gemixte waarde van de te verwachten restwaarde in euro's en in procenten na vier jaar en bij een voor deze auto's representatieve kilometerstand. **bf forecasts**

MATEN in mm **FORD FOCUS**



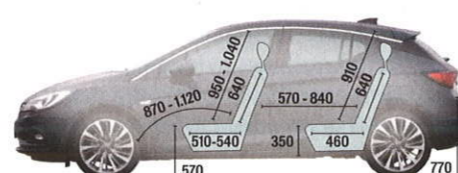
lengte 4.360, wielbasis 2.648, breedte 1.823, hoogte 1.484, interieurbreedte voor 1.440, interieurbreedte achter 1.280, draaicirkel 11,0 m, gemonteerde banden **Michelin Primacy HP 215/50R17**

MATEN in mm **MAZDA 3**



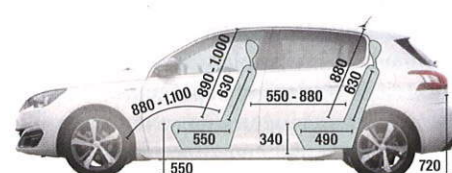
lengte 4.460, wielbasis 2.700, breedte 1.795, hoogte 1.485, interieurbreedte voor 1.440, interieurbreedte achter 1.310, draaicirkel 10,6 m, gemonteerde banden **Michelin Pilot Sport 3 215/45R18**

MATEN in mm **OPEL ASTRA**



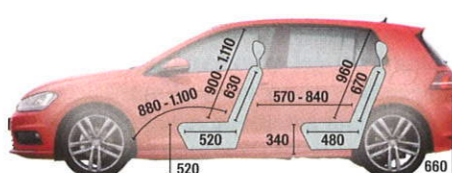
lengte 4.370, wielbasis 2.662, breedte 1.809, hoogte 1.485, interieurbreedte voor 1.420, interieurbreedte achter 1.340, draaicirkel 11,1 m, gemonteerde banden **Bridgestone Turanza 225/40R18**

MATEN in mm **PEUGEOT 308**



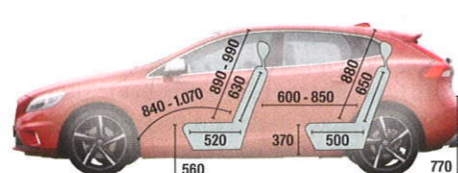
lengte 4.253, wielbasis 2.620, breedte 1.804, hoogte 1.457, interieurbreedte voor 1.430, interieurbreedte achter 1.380, draaicirkel 10,4 m, gemonteerde banden **Goodyear Efficientgrip 225/45R17**

MATEN in mm **VOLKSWAGEN GOLF**



lengte 4.255, wielbasis 2.637, breedte 1.799, hoogte 1.452, interieurbreedte voor 1.430, interieurbreedte achter 1.340, draaicirkel 10,9 m, gemonteerde banden **ContiWinterContact 225/40R18**

MATEN in mm **VOLVO V40**



lengte 4.369, wielbasis 2.647, breedte 1.802, hoogte 1.435, interieurbreedte voor 1.380, interieurbreedte achter 1.240, draaicirkel 10,8 m, gemonteerde banden **Michelin Pilot Sport 3 225/40R18**

ALLE GEGEVENS OP EEN RIJ

	FORD	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	VOLKSWAGEN	VOLVO
<b>TECHNISCHE DATA</b>						
Motor	4-cil., in lijn turbo, dir. insp.	4-cil., in lijn dir. insp.	4-cil., in lijn turbo, dir. insp.	3-cil., in lijn turbo, dir. insp.	4-cil., in lijn turbo, dir. insp.	4-cil., in lijn turbo, dir. insp.
Cilinderinhoud	1.498 cc	1.998 cc	1.398 cc	1.199 cc	1.395 cc	1.969 cc
Max. vermogen	110 kW/150 pk 6.000 tpm	88 kW/120 pk 6.000 tpm	110 kW/150 pk 5.600 tpm	96 kW/130 pk 5.500 tpm	110 kW/150 pk 5.000 tpm	112 kW/152 pk 5.000 tpm
Max. koppel	240 Nm bij 1.600 tpm	210 Nm bij 4.000 tpm	230 Nm bij 2.000 tpm	230 Nm bij 1.750 tpm	250 Nm bij 1.500 tpm	250 Nm bij 1.300 tpm
CO <sub>2</sub> -uitstoot*	127 g/km	119 g/km	117 g/km	107 g/km	110 g/km	127 g/km
Aandrijving	voor	voor	voor	voor	voor	voor
Aantal versnellingen	6, handgeschakeld	6, handgeschakeld	6, handgeschakeld	6, handgeschakeld	7, aut., dubb. koppeling	6, handgeschakeld
Remmen vóór/achter	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven
Bagageruimte	363-1.148 liter	364-1.263 liter	370-1.210 liter	420-1.228 liter	380-1.270 liter	335-1.032 liter
Gewicht	1.225 kg	1.180 kg	1.203 kg	1.065 kg	1.190 kg	1.331 kg
Laadvermogen	675 kg	635 kg	617 kg	685 kg	610 kg	634 kg
Aanhanger (geremd)	1.500 kg	1.300 kg	1.410 kg	1.300 kg	1.400 kg	1.500 kg
<b>KOSTEN</b>						
Prijs	€ 25.195	€ 23.690	€ 22.895	€ 25.367	€ 28.890	€ 27.695
Prijs uitvoering	€ 25.195	€ 27.390	€ 25.395	€ 27.310	€ 31.890	€ 32.195
Prijs testauto	€ 28.730	€ 27.390	€ 31.665	€ 29.340	€ 37.150	€ 43.790
Bijkomende kosten	€ 825	€ 745	€ 825	€ 740	€ 775	€ 895
Wegenbelasting/3 mnd.	€ 137 - 156	€ 137 - 156	€ 137 - 156	€ 115 - 131	€ 137 - 156	€ 158 - 180
Energie-etiket/bijtelling	B/25%	A/25%	A/25%	A/25%	A/25%	B/25%
Garantie	2 jaar/onbeperkt 12 jaar carrosserie	3 jaar/100.000 km 12 jaar carrosserie	2 jaar/onbeperkt 12 jaar carrosserie	2 jaar/onbeperkt 12 jaar carrosserie	2 jaar/onbeperkt 12 jaar carrosserie	2 jaar/onbeperkt 12 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval	20.000 km/1 jaar	20.000 km/1 jaar	30.000 km/1 jaar	30.000 km/2 jaar	variabel/2 jaar	20.000 km/1 jaar
<b>PRESTATIES</b>						
Topsnelheid**	212 km/h	195 km/h	215 km/h	201 km/h	216 km/h	210 km/h
0-50 km/h	3,5 s	3,6 s	3,6 s	3,7 s	3,1 s	3,6 s
0-80 km/h	6,7 s	6,9 s	7,1 s	6,9 s	6,1 s	7,1 s
0-100 km/h	9,2 (8,9*) s	9,6 (8,9*) s	9,4 (8,5*) s	10,1 (10,3*) s	8,7 (8,2*) s	9,4 (8,3*) s
50-80 km/h in 3/4 of S	3,7/4,8 s	5,2/7,6 s	4,1/5,8 s	3,9/5,8 s	3,5 s	3,7/5,2 s
80-120 km/h in 4/5 of S	6,8/8,9 s	10,1/15,1 s	8,1/10,4 s	9,6/13,2 s	8,3 s	8,0/12,7 s
<b>REMMEN*</b>						
50-0 km/h	9,3 m	9,9 m	9,2 m	9,3 m	9,1 m	9,0 m
100-0 km/h	37,1 m	38,0 m	37,1 m	37,7 m	34,2 m	36,5 m
<b>TOERENTAL*</b>						
130 km/h	2.700 tpm	2.700 tpm	2.500 tpm	2.700 tpm	2.400 tpm	2.500 tpm

\* = fabrieksopgave Meetcondities temperatuur 10 °C, weer bewolkt, asfalt droog











BRANDSTOFVERBRUIK

	FORD	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	VOLKSWAGEN	VOLVO
Fabrieksopgave (l/100km)	5,5 (1:18,2)	5,1 (1:19,6)	5,1 (1:19,6)	4,6 (1:21,7)	4,7 (1:21,3)	5,5 (1:18,2)
Praktijkverbruik (l/100 km)	7,7 (1:13,0)	6,5 (1:15,3)	7,4 (1:13,6)	7,2 (1:13,8)	7,5 (1:13,3)	7,6 (1:13,1)
Tankinhoud (liter)	55	51	47	53	50	62
Actieradius (kilometer)	715	780	639	731	665	812

Opvallend genoeg is de enige auto zonder turbo met afstand de zuinigste in dit verhaal. De overige kandidaten scoren allemaal tussen de 1 op 13 en 1 op 14, terwijl de Mazda 1 op 15,6 realiseert – een knappe prestatie. De rest van het testgezelschap scoort zoals we in dit segment met dergelijke vermogens gewend zijn.

## SCOREKAART

	FORD	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	VOLKSWAGEN	VOLVO
 Aandrijflijn	●●●●○ Fijne turbomotor, strakke bak.	●●●●○ Interessant, maar de prestaties blijven wat achter.	●●●●○ Opel heeft het downsizen nu echt in de vingers.	●●●●○ Prima voor een driecilinder. Vage bak en koppeling.	●●●●○ Soepel en krachtig. Zowel DSG als handbak zijn prima.	●●●●○ Wat een krachtpatser en wat een lekkere bak!
 Rijden	●●●●○ Fords traditionele stokpaardje, een prima balans.	●●●●○ Erg scherp, maar daardoor minder comfortabel.	●●●●○ Voelt erg solide, maar veel lichtvoetiger dan voorheen.	●●●●○ Rijdt goed, maar besturing verpest het een beetje.	●●●●○ Een echte allemansvriend, zelfs met sportonderstel.	●●●●○ Feestnummer met enorme scherpte en toch comfort.
 Uitrusting	●●●●○ Je krijgt behoorlijk wat waar voor je geld.	●●●●○ Als GT-M helemaal afgeladen voor een schappelijk bedrag.	●●●●○ Iets duurder dan de Mazda, maar nóg completer.	●●●●○ Als GT-Line krijg je aardig wat waar voor je geld.	●●●●○ Alles kan, maar je moet wel de knip trekken.	●●●●○ Maakt het nog bonter dan de Golf.
 Ruimtegebruik	●●●●○ Zit een beetje in het midden van alles.	●●●●○ Eigenlijk net als de Ford een middenmoter.	●●●●○ Prima combinatie van achterbak en achterbank.	●●●●○ Grote kofferbak, maar kleine achterbank.	●●●●○ Net als de Astra erg praktisch ingericht.	●●●●○ Op alle vlakken beperkt qua ruimte.
 Interieur	●●●●○ Mengelmoes van verschillende invloeden.	●●●●○ Wat donker, maar uitstekende ergonomie.	●●●●○ Fris en ergonomisch prima voor elkaar.	●●●●○ Het ziet er leuk uit, maar ergonomisch is het niet veel.	●●●●○ Subliem afgewerkt en het werkt super.	●●●●○ Ziet er erg mooi uit, trage navigatie.
 Veiligheid	●●●●○ De meeste moderne systemen zijn optioneel.	●●●●○ Zoals je van een moderne C-segmenter mag verwachten.	●●●●○ Alleen geen adaptieve cruisecontrol.	●●●●○ Veel actieve veiligheidssystemen.	●●●●○ Samen met de Volvo het meest geavanceerd.	●●●●○ Alles aan actieve systemen is mogelijk.
 Gebruikskosten	●●●●○ Relatief hoog verbruik. Restwaarde matig.	●●●●○ Verbruik het laagst, restwaarde oké.	●●●●○ Keurig verbruik, sterke restwaarde.	●●●●○ Iets lagere mrb, gemiddeld verbruik.	●●●●○ Goede restwaarde, keurig verbruik.	●●●●○ Verbruik matig, hogere mrb.
 Funfactor	●●●●○ Een feest om met deze auto te rijden.	●●●●○ Lekkere aandrijflijn, scherp onderstel.	●●●●○ Heel goed, maar je wordt niet gek van geluk.	●●●●○ Veel fun zit er niet in, maar is wel eigenwijs.	●●●●○ Net als de Astra vooral heel goed.	●●●●○ Echt een pretpakket, zij het voor twee personen.

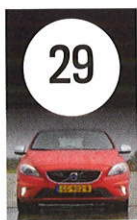
## RANGLIJST



32,5

**1 OPEL**

Met de nieuwe Astra keert Opel terug naar zijn kernwaarden: goede waar voor een schappelijke prijs. Bij de introductie zijn versies leverbaar die topkwaliteit biedt zonder het bijbehorende prijskaartje.



29

**4 VOLVO**

De V40 kan op de warmste reacties rekenen. De Zweed ziet er goed uit en rijdt en zit uitstekend. Helaas is de ruimte uiterst beperkt en het prijskaartje nog hoger dan dat van de Golf.



31,5

**2 VOLKSWAGEN**

Nog altijd is de Golf één van de benchmarks in het C-segment. De ergonomie en afwerking zijn perfect en ook op andere vlakken scoort de Duitser goed. Maar daar staat een zeer hoge prijs tegenover.



28,5

**5 FORD**

De Focus komt op leeftijd. Dat zie je aan details als de slechte bereikbaarheid van het multimediascherm en de grote verschillen tussen de interieurelementen. Aan stuurplezier echter geen gebrek.



30

**3 MAZDA**

Een interessante outsider met z'n SkyActiv-motor. Hij maakt indruk met z'n scherpe rijeigenschappen en vele waar die je voor je geld krijgt. Tussen het turbogeweld vallen z'n prestaties wat tegen.



27,5

**6 PEUGEOT**

De voormalige Auto van het Jaar redt het hier net niet. Dat komt vooral door de ergonomie, de beperkte ruimte op de achterbank en het feit dat de 308 nergens de concurrentie overstijgt.

## OORDEEL

@FrankAutoWeek  
@MarcoGorter\_AW



Van onderaf gezien komen we eerst de 308 tegen. De Peugeot laat nergens grote steken vallen, maar vele kleintjes maken een achterstand. Voor de Focus geldt dat-ie wat op leeftijd begint te raken en daardoor op details niet meer helemaal meekomt met de concurrentie. Net buiten het erschavot valt de V40. Niet omdat het geen fijne auto is, maar omdat de prijs wel erg hoog is voor de waar die je krijgt. Vooral de beperkte ruimte op de achterbank is een tegenvaller. Op de laagste trede van het podium eindigt de Mazda 3. Motorisch zijn de prestaties minder indrukwekkend, maar zeker niet verkeerd. Z'n echte pluspunten zijn echter het scherpe onderstel en de uitstekende *value for money*. Dat geldt voor de Golf in mindere mate, want die mag wat kosten. Daar krijg je dan ook een auto voor terug die op geen enkel vlak teleurstelt. Dat geldt alleen ook voor de Astra, die eindelijk weer een weerwoord heeft op wat de concurrentie op dit vlak doet. En als die kwaliteit dan bovendien verkrijgbaar is voor een relatief aantrekkelijke prijs, dan heb je wat ons betreft een winnend pakket in huis.