

Aan de poten van de troon zagen

De Volkswagen Golf maakt sinds jaar en dag de dienst uit in het C-segment, maar daar komt nu verandering in. De nieuwe Ford Focus is ruimer, dynamischer en veiliger dan zijn voorganger en zaagt zodoende gevaarlijk diep in de poten van de vorig jaar nog zo stabiele troon van de Golf.

Tekst: Martin Urbanke, Bart Smakman · Foto's: Aleksander Perkovic, Frank Ratering

Audi A3 Sportback 30 TFSI

Volkswagen Golf 1.5 TSI

Ford Focus 1.0 EcoBoost ST-Line

Opel Astra 1.4 Turbo

BMW 118iA





AUDI A3 SPORTBACK 30 TFSI

- 999 cm³, driebcilinder met turbo, 85 kW / 116 pk, 200 Nm
- 5,0 l/100 km (1 : 20,0), 129 g CO₂/km
- 0-100 km/h in 10,0 s, 206 km/h
- 4313 / 1785 / 1426 mm
- 380-1220 l
- 1165 kg
- 30.495 euro
- 24.730 euro



▲ De schoonheid van de eenvoud: overzichtelijk en hoogwaardig dashboard.

◀ Puike sportstoelen voor 329 euro.

► De Audi A3 Sportback levert het beste veercomfort.

◀ Lekker flexibel: driedelige achterbank voor 352 euro.



U ZOEKT COMFORT? VOILÀ



ALLES VOOR HET RIJPLEZIER

BMW 118iA

- 1499 cm³, driebcilinder met turbo, 100 kW / 136 pk, 220 Nm
- 5,6 l/100 km (1 : 17,9), 167 g CO₂/km
- 0-100 km/h in 9,3 s, 210 km/h
- 4329 / 1765 / 1421 mm
- 360-1220 l
- 1320 kg
- 31.213 euro
- 28.900 euro

◀ Achterwielaandrijving bevordert de dynamiek, maar kost ook ruimte.

► Sportstoelen met dikke wangen voor 523 euro.

► ▼ Goedkoper dan de handbak: soepel schakelende Steptronic-automaat.

▼ Het typische BMW-dashboard werkt ook in het klein.



Rijplezier staat centraal bij de nieuwe Ford Focus. Dat is een eigenschap om in uit te blinken. Sommige auto's zijn ruimer of voordeliger dan gemiddeld, maar daar gaat je hart niet sneller van kloppen. Ford staat bekend om zijn goede onderstellen en dat voel je. Of je nu een Focus als huurauto meekrijgt of de Mondeo van je buurman leent, het gevoel dat achterblijft is: wat rijdt-ie toch lekker. Collega Jaap was na zijn eerste kennismaking met de nieuwe Focus nog enthousiaster. Erin rijden vindt hij 'een waar genoegen', de rijeigenschappen zijn 'geniaal'. Breekt het zweet al uit bij de chefs van Volkswagen?

Ford heeft de kans aangegrepen om de Focus ruimer, comfortabeler en efficiënter te maken. Om te toetsen of dat ook allemaal gelukt is, laten we hem met een 125 pk sterke

EcoBoost-driebcilinder aantreden tegen zijn belangrijkste concurrenten. Zijn grootste rivaal is de Volkswagen Golf 1.5 TSI met 130 pk maar de Opel Astra 1.4 Turbo met 150 pk is ook een geduchte tegenstander. Om de kwaliteit, het comfort en de dynamiek goed tegen het licht te kunnen houden, worden ook een Audi A3 Sportback 30 TFSI met 116 pk en een BMW 118i met 136 pk opgetrommeld.

IN-/EXTERIEUR

De Focus en de Golf gaan nek aan nek.

De nieuwe Ford Focus is ongeveer even groot als zijn voorganger – hij is alleen een fractie lager. Toch biedt het nieuwe model meer binnenruimte. Vooral de passagiers op de achterbank kijken blij verrast naar hun benen en ellebogen. Zelfs achterin in de naar verhouding brede Volkswagen Golf zitten ze

niet zo riant. Het optionele glazen schuifdak (meerprijs 1100 euro) in de test-Ford snoept wel kostbare hoofdruimte op, maar dat hóéf je niet aan te vinken op de optielijst. Dat de beenruimte van de Focus zo riant is, is te danken aan de met vijf centimeter toegenomen wielbasis. Hierdoor heeft hij de grootste wielbasis van alle vijf de testauto's. De bestuurder en bijrijder hebben ook ruimschoots genoeg bewegingsvrijheid, maar voorin heeft de Golf wel een streepje voor. In de Audi en de Opel zit je voorin eveneens riant. Het interieur van de BMW is vrij knus, zowel voor- als achterin. Dat maakt de 1-serie de minst geliefde auto om met vijf personen in te reizen. Daar komt bij dat de middelste passagier worstelt met de forse cardantunnel – een bijkomstigheid van de achterwielaandrijving. Met de achterbank in stelling, zijn alle vijf de

Als reisauto voor vijf personen is de krappe BMW 1-serie het minst geliefd.

kofferbakken vrijwel even groot. Hun inhoud varieert van 360 tot 380 liter. Met de banken plat worden de verschillen groter: de Focus blinkt uit met 1354 liter. De A3, de 1-serie en de Astra huisvesten ruim 1200 liter. De Golf zit ertussenin met 1270 liter. Dat brengt ons bij het onderdeel flexibiliteit en nu valt de lof-toeter voor de nieuwe Focus even stil. Hij heeft namelijk een 'ouderwetse' rugleuning

die in twee delen neerklappt, en niet in drie. Voor de Audi, de BMW en de Opel staat de 40:20:40-rugleuning wel op de optielijst. Ford levert tegen meerprijs alleen een skiluk. De Golf 1.5 TSI heeft zo'n handige doorlaadopening standaard.

Een bezoek aan de weegbrug leert dat de Audi A3 Sportback en de Opel Astra nage-noeg even licht zijn, respectievelijk 1273 en

1277 kilo. De Focus en de Golf wegen grofweg 50 kilo meer. De BMW 118iA is nog eens 100 kilo zwaarder (1431 kilo). Wat betreft het laadvermogen wint de Astra met 538 kilo, op de voet gevolgd door de Focus (527 kilo). De Opel mag ook de zwaarste aanhanger trekken (1450 kg). De Ford is leverbaar met een trekhaak van ongekookte spaghetti en stelt teleur met een trekgewicht van 1100 kilo.

De nieuwe Focus scoort veel punten met zijn omvangrijke veiligheidsuitrusting. Hoogtepunten zijn het noodremsysteem met herkenning van fietsers en voetgangers en de spoorassistent. Opmerkelijk: alleen de Focus is te voorzien van een head-up display (450 euro). Dat de Audi en de Volkswagen nog meer punten scoren op het onderdeel veiligheid, heeft te maken met de knie-airbag voor de bestuurder en zij-airbags voor de



◀ De sportstoelen van de ST-Line zijn aan de harde kant.

► Ook met 125 pk presteert de Focus dynamisch.

▼ Praktische deur-randbeschermers rondom (450 euro in pakket).

▼ De bediening werd logischer en de kwaliteit van de materialen en de afwerking nam toe.



DE NIEUWE MAATSTAF

OPEL ASTRA 1.4 TURBO

- 1399 cm³, viercilinder met turbo, 110 kW / 150 pk, 230 Nm
- 5,4 l/100 km (1 : 18,5), 125 g CO₂/km
- 0-100 km/h in 8,8 s, 215 km/h
- 4370 / 1809 / 1485 mm
- 370-1210 l
- 1178 kg
- 27.249 euro
- 20.150 euro



FORD FOCUS 1.0 ECOBOOST ST-LINE

- 998 cm³, driecilinder met turbo, 92 kW / 125 pk, 170 Nm
- 4,8 l/100 km (1 : 20,8), 136 g CO₂/km
- 0-100 km/h in 10,0 s, 200 km/h
- 4387 / 1825 / 1452 mm
- 375-1354 l
- 1247 kg
- 27.565 euro
- 24.200 euro



RUWE BOLSTER

▲ Strak dashboard met een logische bediening. Er is weinig plek voor spullen.

► Ja graag: ergonomische comfortstoelen voor 599 euro.

◀ De kofferbak van de Astra heeft een doorsnee volume, maar er mogen veel kilo's in.

► Het start-/stopsysteem is een twijfelzaak.



passagiers op de achterbank (tegen meerprijs). Op de Golf zijn de meeste systemen leverbaar.

COMFORT

De sportief geveerde Focus ST Line scoort in de middenmoot.

De Focus in de test is de ST Line-uitvoering en heeft zodoende een sportonderstel. De straffe basisafstemming belemmert het veercomfort enigszins. Inzake veercomfort scoren de Golf en de A3 aanzienlijk beter. Vooral het soepel geveerde onderstel van de Audi weet oneffenheden succesvol te camoufleren. De Golf doet dit ook opperbeter en volgt de Audi op de voet in de beoordelingstabel. Wat ons betreft hebben de Golf en de Astra de beste voorstoelen. In de Opel bieden de comfortabele zetels enige verzach-

ting voor de nogal harde vering. Maar anders dan bij de andere vier, neemt het veercomfort van de Astra juist toe met meer mensen en bagage aan boord. Een andere vorm van comfort is stilte. Dat biedt de goed geïsoleerde cabine van de Focus als geen ander. In de Opel en de Volkswagen klinkt het geluid van hun viercilindermotor door in de cabine. Vergeleken met de andere vier auto's, gaat het er in de Astra sowieso vrij luidruchtig aan toe. Zodoende scoort hij

onder de streep evenveel punten als de ronduit straf geveerde BMW. De Focus doet het beter, maar kan het comfort van de Golf en de Audi niet evenaren.

MOTOR/TRANSMISSIE

Laag praktijkverbruik voor de Ford Focus en de Audi A3.

Ford lepelt zijn driecilinder EcoBoost-motor sinds 2012 onder de motorkap van de Focus. Zes jaar later bedraagt de cilinderinhoud nog

steeds één liter en komt het vermogen uit op 100 pk of 125 pk. De ST Line-versie heeft de krachtiger motor, alleen de Trend Edition-uitvoeringen van de Focus beschikken over 100 pk. Dat er in zes jaar op vermogensgebied niets is veranderd, wil niet zeggen dat de techniek heeft stilgestaan. Zo kreeg de EcoBoost-motor recentelijk een aangepaste cilinderkop en kent hij een nieuw trucje: cilinderuitschakeling. Dat betekent dat onder deellast (tot maximaal 4200 tpm) de eerste cilinder in 0,014 seconden wordt stilgelegd. Balansassen, een vlieg wiel met een gedefinieerde onbalans en hydraulische lagers zorgen ervoor dat ook in de tweecilindermodus alles soepel loopt. Met deze vinding wordt het verbruik met maximaal zes procent teruggebracht. Dat de motor tijdens het rijden wisselt van drie naar twee cilinders en weer terug, voelt je niet. So-

wieso loopt Fords compacte turbomotor als een zonnetje. Het praktijkverbruik is met 5,7 liter per 100 kilometer (1 op 17,5) lekker laag. De Audi A3 is net zo zuinig (5,7 l/100 km) en hoewel zijn eenliter turbomotor het met drie cilinders tot slechts 116 pk schopt, hangt hij goed aan het gas en kan hij probleemloos meekomen met de andere vier testauto's. De standardsprint duurt 10,0 seconden en hij passeert net als alle andere testauto's de magische grens van 200 km/h. Op het testcircuit heeft hij wel een tot twee tellen meer nodig om zijn ronde te voltooien, maar tijdens deze krachtsinspanning brengt hij wel een lekker geluid ten gehore. En van alle handbakken schakelt zijn zesbak het prettigst, namelijk precies en soepel.

De testauto met de mooiste motorloop is de Golf. Zijn 1,5 liter grote viercilinder turbo-

motor levert in de geteste uitvoering een vermogen van 130 pk. Wat de bijbehorende CO₂-uitstoot is volgens de WLTP-testmethode weet Volkswagen nog niet. Dat weerhoudt ons er niet van om het praktijkverbruik te testen. Net als de Focus beschikt de Golf over cilinderuitschakeling met een tweecilindermodus (ACT) en het gevolg is een beheerste dorst van 5,8 l/100 km (1 op 17,2).

Onder de motorkap van de Opel Astra ligt eveneens een viercilinder: de 1.4 Turbo met 150 pk. Hij benut zijn spierballen en klokt de snelste hondersprint (8,8 s) en de hoogste topsnelheid (215 km/h). Het testverbruik komt uit op 6,6 l/100 km, of 1 op 15,2. De BMW 118iA heeft de grootste dorst en verbruikt 7,3 l/100 km (1 op 13,7). De boosdoener is de 136 pk sterke driecilinder met een inhoud van 1,5 liter. Hij stuurt zijn



◀ Dit zijn de comfortabele sportstoelen van de Highline.

► De Golf zet op het circuit zomaar de snelste rondetijd neer.

▼ Praktisch, hightech en hoogwaardig: de Golf is niet voor niets de maatstaf.

▼▼ De 130 pk sterke viercilinder trekt door tot 210 km/h.



WINT DE TEST NET ... NIET



VOLKSWAGEN GOLF 1.5 TSI

- 1498 cm³, viercilinder met turbo, 96 kW / 130 pk, 200 Nm
- 4,8 l/100 km (1 : 20,8), CO₂: 130 g/km
- 0-100 km/h in 9,6 s, 210 km/h
- 4258 / 1790 / 1492 mm
- 380-1270 l
- 1205 kg
- 27.880 euro
- 25.580 euro

krachten via een comfortabele schakelende achttraps automaat naar de achterwielen. Dat de 1-serie met automaat voordeliger is dan de versie met handbak, maakt het extra aantrekkelijk om het schakelwerk uit handen te geven. Accelereren naar de honderd doet de BMW bijna even snel als de rappe Opel.

RIJEIGENSCHAPPEN

De Focus rijdt dynamisch en remt als een supersportwagen.

Op de slalomtest bereikt de achterwielaangetreden BMW 1-serie de hoogste snelheid en overtuigt hij met zijn directe besturing die volledig vrij is van aandrijfinvloeden. De doseerbaarheid van de remmen is eveneens indrukwekkend. Zijn remweg van 35 meter is daarentegen ronduit matig. De nieuwe Ford Focus maakt ook een dynamische indruk, al



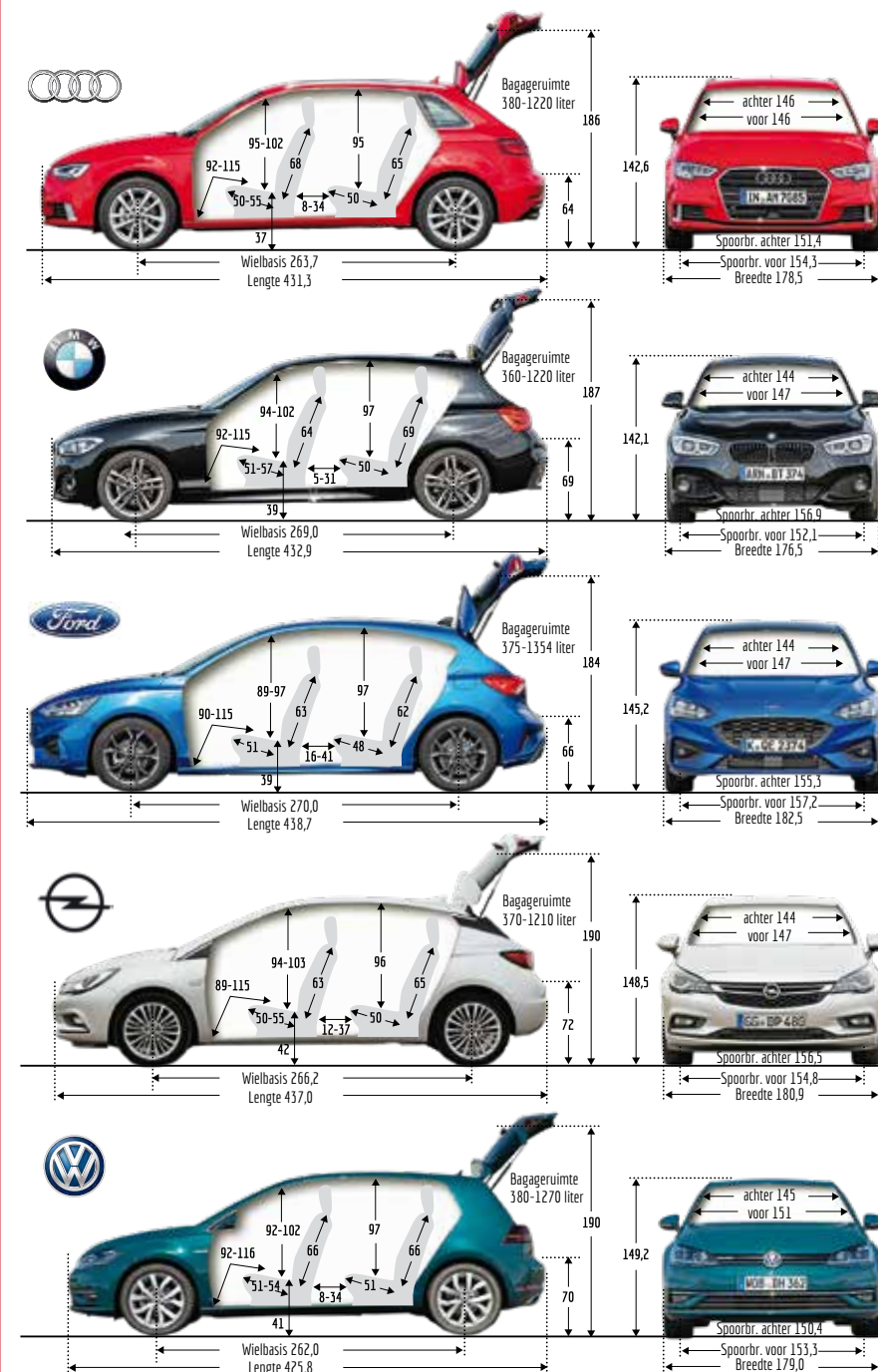
is zijn besturing een fractie minder communicatief. Desondanks volgt het sportonderstel stevast de beoogde lijn. Waar de Focus in uitblik, is de remmentest. In 31 meter en een beetje staat de Ford helemaal stil. Er zijn sportwagens die 'm dat niet nadoen. Jammer genoeg heeft het vrij coulante ESP van de Focus de neiging om de gastoevoer pas vrij

laat weer vrij te geven. Zo verliest de Ford bij het uitacceleren van lange bochten en slingerbochten onnodig veel tijd. De rijveiligheid lijdt hier echter niet onder.

De Opel Astra en de Volkswagen Golf staan op het circuit ook hun mannetje, remmen behoorlijk en laten zich zelfs op de grens niet van hun stuk brengen. Het rijplezier doet alleen wel onder voor dat van de BMW en de Ford. De Audi A3 Sportback laat zich in dynamisch opzicht eveneens van zijn beste kant zien, maar een gebrek aan tractie en het beperkte vermogen staan betere rondetijden in de weg. Met de rijveiligheid is echter niets mis. Tijdens lange snelwegritten komt ook zijn stoïcijnse rechthoudstabiliteit van pas. De Golf kachelt eveneens relaxed rechtdoor. In de andere auto's moet je geregeld een stuurcorrectie doorvoeren.

Wat ons betreft hebben de Astra en de Golf de beste voorstoelen.

ALLE MATEN OP EEN RIJ



MILIEU/KOSTEN

De Focus is de voordeligste auto van het stel.

Bij de Duitse luxemerken Audi en BMW beginnen de prijzen boven de dertigduizend euro. Bij Ford, Opel en Volkswagen kun je vanaf grofweg 27.500 euro zakendoen. Voor de verandering zijn de testauto's niet uitgebreid aangekleed, er is alleen bijbetaald voor een slag grotere wielen en extra comfortabele voorstoelen. De ST Line-uitvoering van de Focus staat standaard op 17-inch lichtmetaal en ook de sportstoelen zijn bij de prijs inbegrepen. Onder de streep is de Ford de voordeligste auto (27.565 euro) en de BMW de duurste (33.755 euro). Op andere vlakken is de Focus ook de betaalbare keuze. De verzekeringspremie is laag, net als het praktijkverbruik. Zijn afschrijving over de aankomende vier jaar ligt in lijn met de rest van de testauto's. De onderhoudskosten zijn wel aan de hoge kant, maar dat staat een overwinning in dit hoofdstuk niet in de weg. **A**

WIKKEN & WEGEN

De folders van de Audi A3, de BMW 1-serie en de Opel Astra gaan zonder spijt bij het oud papier. Ik kies hoe dan ook tussen de Volkswagen Golf en de Ford Focus. De Golf is niet voor niets de populairste auto in zijn segment – ook ik ben gevoelig voor het doorgewinterde design en het dashboard met hightech beeldschermen waarvan de bediening zo vertrouwd is als oma's kippensoep. Dat het merk een deuk heeft opgelopen door het dieselschandaal, verandert daar gek genoeg weinig aan. Maar de nieuwe Focus is voor mij speciaal. De oer-Focus was een van mijn eerste auto's en elke winter denk ik met warme gevoelens terug aan die auto met voorruitverwarming. Het rijplezier van toen zie ik terug in de nieuwe Focus en het begint weer te borrelen. Ik kies voor de Focus en reserveer sowieso 450 euro voor het Winter Pack met verwarmbare voorruit.

Bart Smakman



TECHNIEK					
	Audi A3 Sportback 30 TFSI	BMW 118iA	Ford Focus 1.0 EcoBoost ST-Line	Opel Astra 1.4 Turbo	Volkswagen Golf 1.5 TSI
Cilinders / kleppen per cilinder	3 / 4; turbo	3 / 4; turbo	3 / 4; turbo	4 / 4; turbo	4 / 4; turbo
Nokkensaandrijving	ketting	ketting	tandriem	ketting	tandriem
Cilinderinhoud	999 cm³	1499 cm³	998 cm³	1399 cm³	1498 cm³
Maximum vermogen	85 kW / 116 pk bij 5000 – 5500 tpm	100 kW / 136 pk bij 4000 tpm	92 kW / 125 pk bij 6000 tpm	110 kW / 150 pk bij 5000 – 6000 tpm	96 kW / 130 pk bij 5000 – 6000 tpm
Maximum koppel	200 Nm bij 2000 – 3500 tpm	220 Nm bij 1250 – 4300 tpm	170 Nm bij 1400 – 4500 tpm	230 Nm bij 2000 – 4000 tpm	200 Nm bij 1400 – 4000 tpm
Versnellingsbak / aandrijving	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	8-traps automaat / achterwielen	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	6-bak, handgeschakeld / voorwielen
Onderstel	v: McPherson-veerpoten, draag-armen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESC (ESP)	v: McPherson-veerpoten, draag-armen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; DSC (ESP)	v: McPherson-veerpoten, draag-armen, stabilisator; a: torsie-as met Watt-stangen, schroefveren, schokdempers; ESP	v: McPherson-veerpoten, draag-armen, stabilisator; a: schijven; ABS, remassistent	v: McPherson-veerpoten, draag-armen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESC (ESP)
Draaicirkel l / r	11,3 / 11,5 m	11,2 / 11,3 m	12,0 / 12,0 m	11,1 / 11,2 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	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent
Bandenmaat standaard	205/55 R 16	195/55 R 16	215/50 R 17	205/55 R 16	205/55 R 16
Bandenmaat testauto	225/45 R 17 Y	v: 225/40 R 18 Y a: 245/35 R 18 Y	215/50 R 17 V	225/45 R 17 V	225/45 R 17 W
Bandenmerk	Michelin Primacy 3	Continental Sport Cont. 5 SSR	Continental SportContact5	Michelin Primacy 3	Dunlop SportMaxx RT
GEWICHT					
Kentekengewicht / testgewicht	1165 / 1273 kg	1320 / 1431 kg	1247 / 1328 kg	1178 / 1277 kg	1205 / 1318 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	1740 / 467 kg	1900 / 459 kg	1855 / 527 kg	1815 / 538 kg	1800 / 482 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	1300 / 630 kg	1300 / 650 kg	1100 / 660 kg	1450 / 620 kg	1400 / 640 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	75 / 75 kg	75 / 75 kg	75 / 90 kg	75 / 75 kg	75 / 80 kg
PRESTATIES					
0 - 50 km/h	3,5 s	3,1 s	3,4 s	3,0 s	3,6 s
0 - 100 km/h	10,0 s	9,3 s	10,0 s	8,8 s	9,6 s
0 - 150 km/h	23,1 s	22,0 s	22,7 s	18,5 s	20,6 s
Topsnelheid	206 km/h	210 km/h	200 km/h	215 km/h	210 km/h
Handling	1 : 53,7 min.	1 : 52,9 min.	1 : 52,4 min.	1 : 51,7 min.	1 : 51,7 min.
Slalom	66,7 km/h	67,4 km/h	66,3 km/h	66,0 km/h	66,6 km/h
REMWEG					
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	8,5 / 33,2 / 77,6 m	7,9 / 35,2 / 80,7 m	7,3 / 31,3 / 74,7 m	8,5 / 33,6 / 76,2 m	7,9 / 33,9 / 79,3 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	33,1 m	35,0 m	31,1 m	33,9 m	33,5 m
GELUIDSNIVEAU					
Stationair geluid	42 dB(A)	41 dB(A)	39 dB(A)	40 dB(A)	39 dB(A)
bij 50 km/h in 3e versnelling	60 dB(A)	60 dB(A)	60 dB(A)	59 dB(A)	59 dB(A)
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	64 / 69 dB(A)	65 / 69 dB(A)	65 / 69 dB(A)	65 / 69 dB(A)	66 / 69 dB(A)
VERBRUIK					
EU-verbruik	5,0 l/100 km (1 : 20,0)	5,6 l/100 km (1 : 17,9)	4,8 l/100 km (1 : 20,8)	5,4 l/100 km (1 : 18,5)	4,8 l/100 km (1 : 20,8)
Testverbruik	5,7 l/100 km (1 : 17,5)	7,3 l/100 km (1 : 13,7)	5,7 l/100 km (1 : 17,5)	6,6 l/100 km (1 : 15,2)	5,8 l/100 km (1 : 17,2)
CO ₂ -uitstoot (gemeten / EU)	135 / 129 g/km	173 / 167 g/km	135 / 136 g/km	156 / 125 g/km	138 / 130 g/km
Tankinhoud / actieradius	50 l / 877 km	52 l / 712 km	52 l / 912 km	48 l / 727 km	50 l / 862 km

CONCLUSIE

De nieuwe Ford Focus wint de test en verslaat daarmee zijn grootste concurrent: de Volkswagen Golf. Dat heeft hij te danken aan zijn dynamische rijkwaliteiten, ruime interieur, prima comfort en bovenmaatse passieve en actieve veiligheid. Bovendien is de Focus 1.0 ST-Line concurrerend geprijsd en zuinig in verbruik. De Volkswagen Golf 1.5 TSI wordt tweede. Hij kan de rijeigenschappen van de Focus simpelweg niet evenaren, maar biedt wel meer comfort. De Audi A3 30 TFSI is ook comfortabel en hoogwaardig, maar een beetje ondergemotoriseerd en aan de dure kant. De Opel Astra 1.4 Turbo doet weinig fout, maar mist de verfijning van de andere vier auto's. De krappe en dorstige BMW 1-serie wordt laatste, want op rijplezier alleen win je geen test.

PRIJZEN IN EURO					
Basisprijs	30.495	31.213	27.565	27.249	27.880
OPTIES OP TESTAUTO					
Transmissie	-	-	-	-	-
Remmen	-	-	-	-	-
Onderstel	-	-	-	-	-
Besturing	307 ¹	-	-	-	-
Wielen	1397 ²	2019 ⁴	-	738 ²	- ⁷
Stoelen	1521 ³	523 ⁵	-	599 ⁶	- ⁷
Uitvoering	-	-	-	-	1740 ⁷

TOTAALPRIJS TESTAUTO					
Totaalprijs	33.720	33.755	27.565	28.586	29.620
Website	www.audi.nl	www.bmw.nl	www.ford.nl	www.opel.nl	www.volkswagen.nl

LEASEPRIJS					
Leaseprijs NL *	541	574	472	472	513
AUTO REVIEW-NORMUITRUSTING					
Airconditioning	✓	✓	✓	✓	✓
Centr. vergrend., afstands b.	✓	✓	✓	✓	✓
Cruisecontrol	420	✓	✓	✓	✓
Elektrische ramen (v)	✓	✓	✓	✓	✓
Hoogteverstelbare bestuurdersstoel	✓	✓	✓	✓	✓
Lichtmetalen wielen	✓	✓	✓	✓	✓
Metallic lak	980	1050	800	699	750
Radio met aux of usb	✓	✓	✓	✓	✓

VEILIGHEID					
Achteruitrijcamera	opt.	opt.	opt.	opt.	opt.
Adaptieve cruisecontrol	opt.	opt.	opt.	opt.	✓
Airbags, bestuurder / bijrijder	✓	✓	✓	✓	✓
Airbags, gordijn	✓	✓	✓	✓	✓
Airbags, zij voor	✓	✓	✓	✓	✓
Airbags, zij achter	opt.	-	-	-	opt.
Automatische noodoproep	-	✓	-	opt.	opt.
Dodehoekwaarschuwing	opt.	-	opt.	-	opt.
Extra airbags	✓ ^a	-	-	-	✓ ^a
Full led-verlichting	opt.	opt.	opt.	opt.	-
Head-up display	-	-	opt.	-	-
Meedraaiende koplampen	opt.	opt.	opt.	opt.	opt.
Noodremsysteem	opt.	opt.	✓	opt.	✓
Spoorassistent	opt.	opt.	✓	opt.	opt.
Verkeersbordherkenning	-	opt.	opt.	opt.	opt.
Vermoeidheidsherkenning	✓	-	opt.	-	✓

ONDERHOUD					
Onderhoudskosten	625	590	675	615	720

GARANTIE					
Techniek	2 jaar	3 jaar	2 jaar	2 jaar	2 jaar
Lak	3 jaar	3 jaar	2 jaar	2 jaar	3 jaar
Doorroesten	12 jaar	12 jaar	12 jaar	12 jaar	12 jaar
Mobiliteit	onbep.	5 jaar	onbep.	onbep.	onbep.

RESTWAARDE					
Na 4 jaar in euro	17.800	17.485	14.580	15.470	16.645
Na 4 jaar in procenten	52,8	51,8	52,9	54,4	56,2

VASTE KOSTEN Verzekeringskosten p/mnd. **					
WA	56	60	54	59	57
WA +	76	82	66	74	76
All risk	114	122	101	110	110
Emissienorm / energielabel	Euro 6 / C	Euro 6 / D	Euro 6 / B	Euro 6 / C	Euro 6 / C
Belasting per kwartaal	153	177	153	153	153
Bijtelling	22%	22%	22%	22%	22%

* Bron: Alphabet. Tarief per maand, gebaseerd op 20.000 km/jaar, looptijd 48 maanden, incl. verzekering, excl. brandstof en btw.
** 100 procent premie, bron: Centraal Beheer Achmea
1) Audi Drive Select (rijprogramma's); 2) 17-inch lichtmetaal; 3) sportstoelen (329 euro) alleen i.c.m. leren bekleding (vanaf 1192 euro); 4) 18-inch lichtmetaal; 5) sportstoelen; 6) ergonomische comfortstoelen (AGR-gecertificeerd); 7) meerprijs Highline-uitvoering met 17-inch lichtmetaal en comfortstoelen met lendensteun; a) knie-airbag voor bestuurder.

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 *	69	65	71	70
Ruimte achterin	100	58	55	62	59
Overzichtelijkheid	70	40	38	39	37
Bediening/functies	100	87	90	87	85
Kofferruimte	100	33	30	34	31
Flexibiliteit	100	38	38	31	37
Laadverm./trekgew.	50/30	31	31	34	38
Veiligheidsuitrusting	150	103	90	100	88
Kwaliteit/afwerking	100/100	154	152	149	147
ONDERDEELSCORE	1000	613	589	607	592
ONDERDEELWINNAAR		2	5	3	4

COMFORT					
Zitcomfort voorin	150	134	134	132	136
Zitcomfort achterin	100	71	67	67	71
Ergonomie	150	128	129	129	126
Interieurgeluid	50	34	34	36	33
Geluidsbeleving	100	68	65	68	62
Klimaatbeheersing	50	33	36	34	35
Veercomfort leeg	200	140	129	133	126
Veercomfort beladen	200	133	126	130	131
ONDERDEELSCORE	1000	741	720	729	720
ONDERDEELWINNAAR		1	4	3	4

MOTOR/TRANSMISSIE					
Acceleratie	150	98	103	98	107
Tussensprint	100	-	-	-	-
Topsnelheid	150	57	60	53	64
Overbr. verh./schakelgedrag	100	88	90	84	80
Vermogensontplooiing	50	39	35	37	36
Draaieigenschappen	100	68	66	68	66
Verbruik	325	274	243	274	256
Actieradius	25	17	13	18	13
ONDERDEELSCORE	1000	641	610	632	622
ONDERDEELWINNAAR		1	5	3	4

RIJEIGENSCHAPPEN					
Handling	150	61	64	66	69
Slalom	100	74	77	72	70
Besturing	100	85	86	86	79
Rechthoekstabiliteit	50	41	39	38	40
Remdosering	30	20	21	19	19
Remweg koud	150	118	98	137	114
Remweg warm	150	119	100	139	111
Tractie	100	37	40	41	39
Rijveiligheid	150	134	130	138	133
Draaicirkel	20	11	11	8	12
ONDERDEELSCORE	1000	700	666	744	686
ONDERDEELWINNAAR		2	5	1	4

MILIEU / KOSTEN					
Emissiewaarden	25	-	-	-	-
Prijs testauto	600	518	518	537	534
AR-normuitrusting	50	47	47	48	48
Afschrijving **	75	52	52	58	57
Onderhoud	20	13	14	13	14
Verzekering	50	46	45	47	46
Belasting	100	81	78	81	81
Brandstof	50	44	40	44	42
Garantie	30	17	14	17	17
ONDERDEELSCORE	1000	818	808	845	839
ONDERDEELWINNAAR		4	5	1	2

UITSLAG					
TOTAALSCORE	5000	3513	3393	3557	3459
TESTWINNAAR		3	5	1	4

* Maximaal haalbare score per onderdeel
** Indicatieve restwaarde volgens BOVAG-koerslijst na 4 jaar en 80.000 km