

Ford Focus Wagon 1.5 EcoBoost • Hyundai i30 Wagon 1.4 T-GDI • Volkswagen Golf Variant 1.5 TSI • Skoda Octavia Combi 1.5 TSI

GOLFDAG GEHAKTDAG

De vijfdeurs Ford Focus hatchback maakt gehakt van zijn concurrenten. Maar aan stationwagens worden andere eisen gesteld. Hoeveel plezier doe je je gezin met de nieuwe Focus Wagon? Of kun je je zinnen toch maar beter zetten op een andere combi?

Tekst Marcel Kühler, Igor Stuifzand Foto's Frank Ratering





Ook volwassenen hoeven achter in de Focus niet over de ruimte te klagen.



Head-up display met uitschuifbaar schermje kost 450 euro.

Spraakbediend multimediastelsel met navigatie en smartphone-koppeling is standaard in de Ford.



Alleen Ford is in staat een onderstel te ontwikkelen met zo'n mooie balans tussen sportiviteit en comfort.



NL 30.010 EURO
BE 27.835 EURO



Fraai dashboard, met zorg opgebouwd uit mooie materialen.

Octavia. Alleen testen we nu de stationwagons in plaats van de hatchbacks. Is het opnieuw Golfdag gehaktdag?

In-/exterieur

De Octavia is ongeëvenaard ruim, de Focus heeft de meest complete veiligheidsuitrusting.

Stationwagons uit de compacte middenklasse hebben ongeveer dezelfde vorm en bieden ongeveer dezelfde hoeveelheid binnenruimte. Onze vier testauto's zijn daarvan het bewijs. Maar verschillen, hoe klein soms ook, zijn er genoeg. Zo is de nieuwe Ford Focus Wagon niet alleen een stuk ruimer dan zijn voorganger, maar zet hij de Hyundai i30 Wagon en Volkswagen Golf Variant op dit gebied in de schaduw. Wat betreft de ruimte op de achterbank is de Skoda Octavia

Combi in de compacte middenklasse echter onveranderd ongeëvenaard.

In de kofferbak zijn de testauto's behoorlijk eensgezind. Met de achterbank in stelling, past er in alle vier de auto's meer dan 600 liter. Ruimschoots voldoende voor de dagelijkse praktijk. Wanneer de achterbank in z'n geheel is neergeklapt, heeft de Skoda Octavia met een laadvolume van 1740 liter opnieuw

een neuslengte voorsprong op zijn concurrenten. Maar met de Ford (1653 liter), de Hyundai (1650 liter) en de Volkswagen (1620 liter) kun je eveneens uitstekend uit de voeten. In de Skoda Octavia Combi kan de rugleuning van de bijrijdersstoel (à 90 euro) nog voorover worden geklapt. Ford is op zijn beurt de enige die een meerprijs vraagt voor een skilui in de achterbank, als

De Hyundai i30 gooit hoge ogen met een complete uitrusting, een scherpe prijs én een zeer aantrekkelijk garantie-aanbod.



Sterk punt van de Hyundai is de eenvoudige bediening.



De stoelen van de i30 hebben een aangepaste vulling en geven veel zijdelingse steun.

Achter in de i30 Wagon hebben de passagiers de minste fysieke armslag.



De Hyundai heeft standaard navigatie en Apple CarPlay/Android Auto.



Met volle bekapping is het veercomfort van de i30 uitstekend.



NL 29.495 EURO
BE 23.689 EURO



Een upgrade naar sportstoelen kost 230 euro. Daar komt nog een verplicht sportstuur à 120 euro bovenop.

Bij adaptieve schokdempers (990 euro) horen vijf rijprogramma's, waarvan je er een naar wens zelf kunt configureren.



Standaard op de Business Style is het meest uitgebreide mediasysteem Columbus.

NL 29.390 EURO
BE 27.205 EURO



Op een slecht wegdek schudt de torsie-achteras je flink door elkaar.

onderdeel van het 300 euro kostende Family Pack. Bij de andere auto's is zo'n luik standaard.

Wat betreft de veiligheidsuitrusting scoort de Focus Wagon de meeste punten. Zaken als een autonome noodremfunctie met herkenning van voetgangers en fietsers, verkeersbordherkenning, een actieve spoorassistent en adaptieve cruisecontrol zijn óf standaard, óf kunnen tegen een aantrekkelijke meerprijs worden bijbesteld. Tel daarbij de

led-koplampen met bochtverlichting, de uitwijkassistent en het head-up display op, en er is op dit moment geen compacte middenklasser die beter in zijn veiligheidstoebehoren zit dan de Ford Focus. Ook het materiaalgebruik en de afwerking van het interieur zijn er ten opzichte van het vorige model zienderogen op vooruit gegaan, net zoals het bedieningsgemak. Met name de Hyundai i30 staat op veiligheidsgebied in de schaduw van de Focus. Afgezien van een

Wat betreft de ruimte achterin is de Skoda Octavia Combi onveranderd ongeëvenaard.



Achter het Skoda-stuur voel je je snel thuis. Het centrale beeldscherm is erg laag geplaatst.

spoorassistent, dodehoekwaarschuwing en een automatische noodremfunctie, heeft de auto zijn inzittenden weinig meer hulpsystemen te bieden.

Comfort

De Ford heeft een voortreffelijk onderstel, maar in de andere auto's zit je lekkerder.

Ford laat zich met het onderstel van de nieuwe Focus weer van zijn allerbeste kant zien. Mochten ze al bestaan, dan zijn er maar heel weinig merken die de combinatie van dynamiek en comfort zó raak weten te treffen. De Focus kan weliswaar met adaptieve schokdempers worden besteld, maar de meerprijs kun je beter steken in andere aantrekkelijke opties. Het standaardonderstel heeft al zo'n mooie balans, dat je geen moment

zit te springen om elektronische inmening. Of je nu over diepe putdeksels rijdt, over een belabberd onderhouden spoorwegovergang of door diepe glooiingen in een provinciale weg, het Focus-onderstel kan elke denkbare ondergrond aan.

Om in de buurt te komen van het veercomfort dat de Ford Focus te bieden heeft, ben je in de VW Golf overgeleverd aan adaptieve schokdempers. Een optie van 1029 euro, die zijn geld waard is. Korte, abrupte wielbewegingen worden keurig gladgestreken. In de Hyundai i30 reageert de achterwielophanging bokkig, maar met volle bepakking is het veercomfort juist beter dan dat van een volle Golf of Focus. De Skoda Octavia in deze test beschikt eveneens over adaptieve schokdempers, die uitsluitend in combinatie met de zeer complete uitvoering



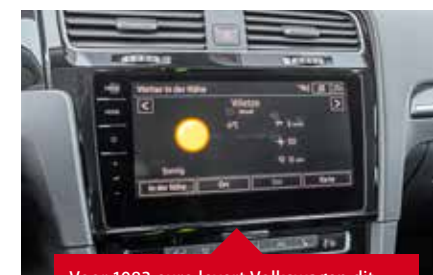
Voor de ergonomische, in 14 richtingen verstelbare bestuurdersstoel met massagefunctie betaal je 420 euro.



De DSG-transmissie van de Golf heeft een meerprijs van 2500 euro. Ook de andere testauto's zijn verkrijgbaar met een automaat.



Overzichtelijk en mooi afgewerkt dashboard in de Golf, maar ook hier is het beeldscherm te laag geplaatst.



Voor 1083 euro levert Volkswagen dit Discover Pro-multimediasysteem, met navigatie en stem- en gebarenbediening.

NL 32.260 EURO
BE 29.905 EURO



Om het comfortniveau van de Focus te overtreffen, heeft de Golf Variant adaptieve schokdempers (1029 euro) nodig.

Business Style worden geleverd. Zijn torsie-achteras is voelbaar berekend op een groot laadvermogen. Dat zorgt voor relatief veel onrust, de carrosserie is continu in beweging.

Dat de Ford Focus in dit hoofdstuk uiteindelijk zijn meerdere moet erkennen in de overige drie auto's, komt deels door zijn stoelen. Met name de optionele ergonomische bestuurdersstoel van de Golf Variant (420 euro) zit als gegoten. Achterin legt de Skoda je in de dikste watten. Je rug krijgt een aangename ondersteuning en mede dankzij de riante beenruimte, hoef je je knieën niet in een oncomfortabele hoek te knikken. Daarnaast dringen er bij de Focus iets meer rijgeluiden naar binnen dan in de andere auto's. Dat kost 'm ook een paar puntjes.

Motor/transmissie

De Skoda en Volkswagen leveren de beste prestaties én zijn het zuinigst. De Ford Focus wordt aangedreven door de jongste variant van de gelauwerde EcoBoost-driecilinder. Met een inhoud van 1,5 liter levert hij een vermogen van 150 pk. Precies evenveel als de viercilin-

der 1.5 TSI-motoren van de Skoda en de Volkswagen. In de Focus klimt de motor enthousiast in de toeren en hij heeft weinig moeite met de massa van 1420 kilo — die van de Ford de zwaarste auto in deze test maakt. Op de sprint ziet de Focus-rijder hoe de Golf en de i30 langzaam een voorsprong pakken. De Focus zit in 9 seconden op de honderd, de Golf doet er 8,6 tellen over en de i30 klaart het kunstje in 8,5 seconden. Ook al beschikt de Octavia over dezelfde motor als de Golf, we zetten de stopwatch op de honderdsprint stil bij 9,1 seconden. Dat heeft te maken met zijn handgeschakelde versnellingsbak. In deze test is de Golf namelijk voorzien van een automatische DSG-transmissie met dubbele koppeling, die 2500 euro extra kost.

Wat betreft het verbruik, zijn de vier testauto's gelijkgesteld. Ondanks zijn hoge gewicht neemt de Focus genoeg met 7,4 liter op 100 kilometer (1 op 13,5). Dat is slechts 200 cc meer dan de Golf (1 op 13,9) aan benzine tot zich neemt. De Skoda is met een gemiddeld testverbruik van 7,1 l/100 km (1 op 14,1) het zuinigst, de Hyundai slaat de meeste brandstof achterover met een doorsnee-verbruik van 7,8 l/100 km (1 op 12,8).

Rij eigenschappen

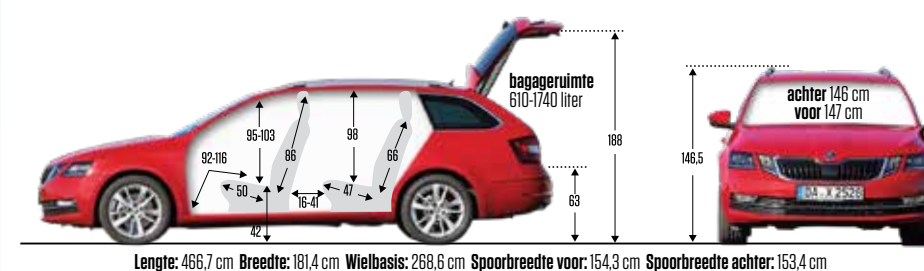
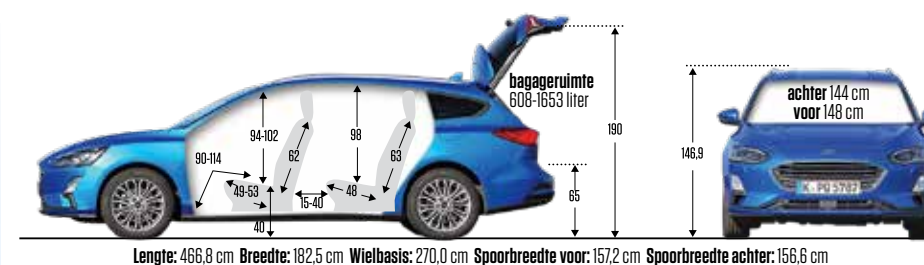
De Focus is niet de snelste op het testcircuit, maar scoort wel de meeste punten

Gevoelsmatig heeft de Ford Focus het meeste rijplezier te bieden. De auto is gezegend met een heerlijk directe en

scherpe besturing, het onderstel toont zijn sportieve talenten en de remmen staan garant voor een korte remweg. Met koude schijven staat de auto bij een noodstop in 33,6 meter stil, met opgewarmd frictiemateriaal in 32,9 meter. Bij een gedreven rijstijl houdt het ESP zich lang gedeisd, maar als het in moet grijpen, dan duurt het even voordat het motorvermogen weer wordt vrijgegeven. Daarmee levert de auto op de geklokte ronde over ons testcircuit onnodig veel tijd in. Ook op de slalom is de Ford niet in staat om te laten zien waartoe zijn onderstel eigenlijk in staat is.

Met zijn adaptieve schokdempers op de stugste stand, ligt de Volkswagen Golf bijzonder neutraal op de weg. Je kunt scherp de bocht in sturen en zonder bemoeienissen van het ESP hoge bochtsnelheden bereiken. Dat is mede te danken aan de brede Dunlop-banden onder de testauto. De Skoda Octavia gooit eveneens hoge ogen met zijn kwieke besturing en veilige wegligging, maar weet de snelle tijden van de Focus en de Golf niet te evenaren. De Hyundai i30 moet het stellen met 10 pk minder. ➤

Er is geen compacte middenklasser die beter in zijn veiligheidstoebehoren zit dan de Ford Focus.



Het is zodoende des te verrassender, dat hij bij de metingen zo goed presteert. Op de slalom is hij het snelst, op het testcircuit speelt de matige tractie in krappe(re) bochten hem parten. Op de remmentest revancheert de Hyundai zich vervolgens weer.

Milieu/kosten
De Hyundai-koper profiteert van vijf jaar volledige garantie.
Het kostenhoofdstuk mondt uit in een nek-aan-nekrace tussen de Ford Focus en de Hyundai i30. Beide auto's zijn — inclusief opties die bepalend zijn voor de puntentelling — nagenoeg even duur. De uitstekende resultaten van de Ford op de onderdelen multimedia, afschrijving en verzekering, worden tenietgedaan door de hogere wegenbelasting. De Focus is twee categorieën hoger ingeschaald dan de i30 en de Octavia. Dat de Hyundai uiteindelijk met de hoogste eer in dit hoofdstuk gaat strijken, komt door de zeer aantrekkelijke garantievoorwaarden die worden gehanteerd. Vijf jaar volledige garantie met onbeperkte mobiliteits-



Er past weliswaar 602 tot 1650 liter in de i30, maar het laadvermogen van 480 kilo is het laagst.



In de kofferbak van de Golf Variant past 605 tot 1620 liter.

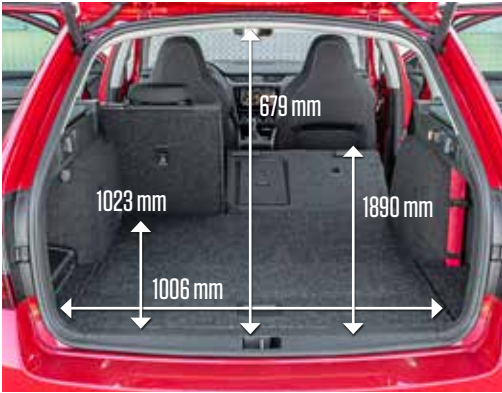
service is een 'unique selling point' van het Zuid-Koreaanse merk. De Skoda moet in deze test boeten voor de hoge prijs van de Business Style-uitvoering en de relatief hoge afschrijving. De Golf is met zijn DSG-transmissie, adaptieve schokdempers, fijne stoelen en hogere verzekeringspremie zelfs nog iets duurder in aanschaf en gebruik. 

Conclusie
Krijgt de Volkswagen Golf opnieuw klop? Als Variant genoemde stationwagon, weert de auto zich kranig in deze test, en zegeviert hij in de hoofdstukken Comfort en Motor/transmissie. Daar heeft hij wel wat optionele hulpmiddelen voor nodig, zoals zoals adaptieve schokdempers en

Alleen met adaptieve schokdempers komt de Golf Variant in de buurt van het veercomfort dat de Ford Focus te bieden heeft.



Het laadruim van de Ford heeft een brede opening. Er past 608 tot 1653 liter in.



Ruimer wordt een compacte middenklasser niet: achter in de Octavia Combi past 610 tot 1740 liter bagage.

een DSG-transmissie. In het afsluitende hoofdstuk Milieu/kosten komt 'm dat duur te staan: de test-Golf is veruit de duurste auto van het gezelschap. De Skoda is eveneens stevig aan de prijs, komt onderhuids grotendeels overeen met de Golf, maar blinkt uit met zijn enorme binnenruimte. De Hyundai i30 Wagon is de voordeligste testauto en de Ford Focus Wagon sprokkelt heel veel punten bij elkaar met én veel ruimte, én veel comfort, én een soepele motor, én de beste rijeigenschappen én een scherpe prijs. Kortom: ook als stationwagon is de Ford Focus de meest begeerlijke compacte middenklasser van dit moment. Bij de Volkswagen-dealer staan ze waarschijnlijk te springen om de aanstaande Golf VIII.

WIKKEN & WEGEN
De nieuwe Ford Focus is op dit moment dé compacte middenklasser die je wilt hebben. Dat blijkt ook uit de recente Nederlandse verkoopcijfers. Je kunt er zakelijk mee voor de dag komen, beleeft de grootste lol als je via een mooie omweg het spitsverkeer op je dagelijkse woon-werkroute wilt ontlopen, en vervoert je dierbaren in alle comfort en veiligheid naar huis. Ten opzichte van zijn voorganger heeft de Focus zulke grote stappen gezet, dat het nieuwe model in een klap al zijn concurrenten op achterstand heeft gezet. Volkswagen Golf, wil je even van je troon afkomen en plaatsmaken voor de nieuwe ongekroonde koning in de compacte middenklasse? Zou ik op dit moment in de markt zijn voor een nieuwe stationwagon, dan werd het zonder enige twijfel de Ford Focus. Daar kunnen de enorme binnenruimte van de Skoda Octavia, het prachtige garantie-aanbod van de Hyundai i30 en de nuchtere combinatie van een turbomotor met een DSG-transmissie in de Golf geen steek aan veranderen.



Techniek				
	Ford Focus Wagon 1.5 EcoBoost	Hyundai i30 Wagon 1.4 T-GDI	Skoda Octavia Combi 1.5 TSI	Volkswagen Golf Variant 1.5 TSI
Cilinders / kleppen per cilinder	3 / 4; turbo	4 / 4; turbo	4 / 4; turbo	4 / 4; turbo
Nokkenas aandrijving	tandriem	ketting	tandriem	tandriem
Cilinderinhoud	1499 cm³	1353 cm³	1498 cm³	1498 cm³
Maximum vermogen	110 kW / 150 pk bij 6000 tpm	103 kW / 140 pk bij 6000 tpm	110 kW / 150 pk bij 5000 - 6000 tpm	110 kW / 150 pk bij 5000 - 6000 tpm
Maximum koppel	240 Nm bij 1600 tpm	242 Nm bij 1500 tpm	250 Nm bij 1500 - 3500 tpm	250 Nm bij 1500 - 3500 tpm
Versnellingsbak / aandrijving	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	7-traps transmissie, dubbele koppeling (opt.) / 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 met adapt. schokdempers (opt.), draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, adapt. schokdempers (opt.), stabilisator; ESC (ESP)	v: McPherson-veerpoten met adapt. schokdempers (opt.), draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, adapt. schokdempers (opt.), stabilisator; ESC (ESP)
Draaicirkel l / r	11,1 / 11,0 m	11,1 / 11,3 m	11,2 / 11,2 m	11,1 / 11,0 m
Remmen	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent
Bandenmaat standaard	205/60 R 16	195/65 R 15	225/45 R 17	205/55 R 16
Bandenmaat testauto	215/50 R 17 V	225/45 R 17 W	225/45 R 17 W	225/45 R 17 W
Bandenmerk	Continental Sport Contact 5	Michelin Primacy 3	Dunlop Sport Maxx RT	Dunlop Sport Maxx RT
Gewicht				
Kentekengewicht / testgewicht	1408 / 1420 kg	1237 / 1370 kg	1202 / 1341 kg	1295 / 1384 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	1950 / 530 kg	1850 / 480 kg	1872 / 531 kg	1930 / 546 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	1500 / 700 kg	1410 / 600 kg	1500 / 640 kg	1500 / 680 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	75 / 90 kg	80 / 80 kg	75 / 75 kg	75 / 80 kg
Prestaties				
0 - 50 km/h	3,0 s	3,0 s	3,4 s	3,4 s
0 - 100 km/h	9,0 s	8,5 s	9,1 s	8,6 s
0 - 150 km/h	18,9 s	18,8 s	19,0 s	18,3 s
Topsnelheid	208 km/h	208 km/h	215 km/h	218 km/h
Handling	1: 51,5 min.	1: 52,9 min.	1: 51,9 min.	1: 51,2 min.
Slalom	66,1 km/h	66,4 km/h	65,3 km/h	66,1 km/h
Remweg				
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	8,7 / 33,6 / 72,6 m	8,8 / 34,0 / 76,3 m	9,2 / 35,8 / 75,1 m	9,1 / 35,5 / 78,4 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	32,9 m	33,9 m	34,2 m	35,0 m
Geluidsniveau				
Stationair geluid	42 dB(A)	33 dB(A)	40 dB(A)	36 dB(A)
bij 50 km/h in 3e versnelling	59 dB(A)	59 dB(A)	58 dB(A)	60 dB(A)
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	66 / 71 dB(A)	67 / 69 dB(A)	65 / 68 dB(A)	66 / 70 dB(A)
Verbruik				
EU-verbruik	5,6 l/100 km (l: 17,9)	5,6 l/100 km (l: 17,9)	5,2 l/100 km (l: 19,2)	5,2 l/100 km (l: 19,2)
Testverbruik	7,4 l/100 km (l: 13,5)	7,7 l/100 km (l: 13,0)	7,1 l/100 km (l: 14,1)	7,2 l/100 km (l: 13,9)
CO ₂ -uitstoot (gemeten / EU)	175 / 125 g/km	182 / 128 g/km	168 / 115 g/km	171 / 118 g/km
Tankinhoud / actieradius	52 l / 703 km	50 l / 649 km	50 l / 704 km	50 l / 694 km
Prijzen				
Basisprijs	30.010	29.495	29.390	32.260
Opties op testauto				
Transmissie	-	-	-	2500 ⁷
Remmen	-	-	-	-
Onderstel	-	-	990 ⁴	1029 ⁸
Besturing	-	-	-	-
Wielen	950 ¹	1749 ³	-	455 ⁹
Stoelen	300 ²	-	350 ⁵	420 ¹⁰
Uitvoering	-	-	3800 ⁶	-
Totaalprijs testauto				
Totaalprijs	31.260	31.244	34.530	36.664
Website	www.ford.nl	www.hyundai.nl	www.skoda.nl	www.volkswagen.nl
Leaseprijs NL *	528	531	581	631
Onderhoud / garantie / restwaarde				
Onderhoudskosten	625	580	585	720
Techniek / Lak / Doorroesten / Mobiliteit	2 / 2 / 12 jaar / onbep.	5 / 5 / 12 jaar / onbep.	2 / 3 / 12 jaar / onbep.	2 / 3 / 12 jaar / onbep.
Na 4 jaar in euro / procenten	16.672 / 51,7	15.585 / 49,9	16.734 / 48,5	20.509 / 55,9
Vaste kosten Verzekeringskosten p/mnd. **				
WA / WA + / All risk	59 / 73 / 111	64 / 78 / 119	59 / 78 / 113	62 / 86 / 131
Emissienorm / energielabel	Euro 6d-Temp / C	Euro 6d-Temp / C	Euro 6d-Temp / C	Euro 6d-Temp / C
Belasting per kwartaal	203	154	154	179
* Bron: Alphabet. Tarief per maand, gebaseerd op 20.000 km/jaar, looptijd 48 maanden, incl. verzekering, excl. brandstof en btw. ** 100 procent premie, bron: Centraal Beheer Achmea				
1) 17-inch lm-wielen als onderdeel van Design Pack 1, incl. LED-koplampen en privacy glass; 2) 10-voudig verstelbare stoelen; 3) dealeraccessoire, 17-inch lm-wielen met bandenspannings-sensoren; 4) Dynamic Chassis Control, alleen i.c.m. Business Style (zie voetmoot 6); 5) sportstoelen, onderdeel van Sport pakket Dynamic, alleen i.c.m. sportstuur (20 euro); 6) meerprijs Business Style; 7) DSG-transmissie met dubbele koppeling; 8) Dynamic Chassis Control; 9) 17-inch lm-wielen; 10) ergonomische bestuurdersstoel				

In- / exterieur					
Ruimte voorin	100 *	71	69	72	72
Ruimte achterin	100	62	59	68	60
Overzichtelijkheid	70	36	37	40	40
Bediening/functions	100	87	86	87	88
Kofferruimte	100	65	64	66	64
Flexibiliteit	100	35	36	38	40
Laadverm./trekgew.	50/30	38	33	38	39
Veiligheidsuitrusting	150	77	61	70	73
Kwaliteit/afwerking	100/100	149	149	151	152
ONDERDEELSCORE	1000	620	594	630	628
ONDERDEELWINNAAR	3	4	1	2	
Comfort					
Zitcomfort voorin	150	132	134	133	136
Zitcomfort achterin	100	67	69	74	72
Ergonomie	150	129	129	129	130
Interieurgeluid	50	31	35	37	33
Geluidsbeleving	100	68	65	65	66
Klimaatbeheersing	50	34	35	35	34
Veercomfort leeg	200	136	134	131	138
Veercomfort beladen	200	130	134	127	132
ONDERDEELSCORE	1000	727	735	731	741
ONDERDEELWINNAAR	4	2	3	1	
Motor / transmissie					
Acceleratie	150	105	109	104	108
Tussensprint	100	-	-	-	-
Topsnelheid	150	59	59	64	66
Overbr. verh./schakelgedrag	100	84	82	86	88
Vermogensontplooiing	50	39	35	38	38
Draaieigenschappen	100	68	69	70	70
Verbruik	325	241	235	247	245
Actieradius	25	13	11	13	12
ONDERDEELSCORE	1000	609	600	622	627
ONDERDEELWINNAAR	3	4	2	1	
Rijeigenschappen					
Handling	150	69	64	68	71
Stalom	100	71	72	67	71
Besturing	100	86	80	81	82
Rechthuisstabiliteit	50	38	39	40	40
Remdosering	30	20	18	19	19
Remweg koud	150	114	110	94	95
Remweg warm	150	121	111	108	100
Tractie	100	41	35	38	38
Rijveiligheid	150	137	132	135	135
Draaicirkel	20	13	12	12	13
ONDERDEELSCORE	1000	710	673	662	664
ONDERDEELWINNAAR	1	2	4	3	
Milieu / kosten					
Emissiewaarden	25	-	-	-	-
Prijs testauto	600	526	526	516	509
Multimedia	50	33	24	26	26
Afschrijving **	75	55	53	49	52
Onderhoud	20	13	14	14	12
Verzekering	50	46	45	46	44
Belasting	100	75	81	81	78
Brandstof	50	38	38	39	39
Garantie	30	17	27	17	17
ONDERDEELSCORE	1000	803	808	788	777
ONDERDEELWINNAAR	2	1	3	4	
Uitslag					
TOTAALSCORE	5000	3469	3410	3433	3437
TESTWINNAAR	1	4	3	2	
* 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 getijde 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.