

# Test

WIE GUT SIND  
DIE NEUEN  
WIRKLICH?

Peugeot 308  
PureTech 130

Opel Astra  
1.4 Turbo EcoFlex

Mazda 3  
Skyactiv-G 120

Hyundai i30  
1.4 T-GDI

Renault Mégane  
Energy TCe 130

Neuer i30 im Vergleich

## Hyundai ganz solide an die Spitze

Koreas rundum erneuerter Kompakter scheint gelungen. Im ersten Abgleich lag er dicht hinter dem Opel Astra Diesel. Jetzt steht der erste echte Test an. Kann der i30 als Benziner ebenfalls mithalten? Klar. Und nicht nur das

**N**ICHT UNBEDINGT die ganz große Spaßsaure, dafür ordentlich gemacht, unterm Strich günstig und mit reichlich Garantie – kannst du kaufen! So lautete stets das Urteil für Kompakte aus dem Hause Hyundai. Nun steht die dritte Gene-

ration bereit. Ob die sich wieder ungespektakulär, doch letztlich erfolgreich in die Gunst der Kundschaft wurschelt? Wir werden es herausfinden.

Am besten über einen detaillierten AUTO BILD-Vergleichstest und natürlich im Angesicht von Widersachern,

In der Klemme? Hyundai i30 umringt von Peugeot 308, Renault Mégane, Mazda 3 und Opel Astra

die nach ähnlichem Motto arbeiten. Im Falle eines 140 PS starken Hyundai i30 1.4 T-GDI wären das: der Mazda 3 Skyactiv-G 120 mit 120 PS aus einem Zweiliter-Benziner, der Opel Astra 1.4 Turbo EcoFlex mit 150 PS starkem Vierzylinder, der Peugeot 308 Pure-

Tech 130, der aus einem Dreizylinder-Turbo 130 PS holt, sowie der Renault Mégane Energy TCe 130. Sein 1.2er leistet dank Aufladung 132 PS. Ähnlich stark, identisch konzipiert, jeweils mit Sechsgangschaltung ausgerüstet – gleiche Anlagen für alle also.

Krasse Unterschiede stecken dagegen in der Philosophie: So will Hyundai künftig auch im Sinne umfangreicher elektronischer Fahrerunterstützung mitmischen. Der Mazda 3 dagegen baut auf einen besonderen Antrieb. Peugeots eigenwilliges Innenraum-

konzept lässt den 308 herausstechen, Opel hat den Astra zu einem Technik-Bömbchen aufgerüstet, und Renault spielt den Rassekompakten mit flacher Coupélinie. Wer am Ende der beste Kauf ist, lesen Sie auf den folgenden Seiten.

PREISSPIRALE

Teure Extras erhöhen die Grundpreise auf rund 25 000 Euro!

Unsere Platzierung

5



PEUGEOT 308 PURETECH 130

486 Punkte

- ➡ Durchzugsstarke Maschine, gutes Sprintvermögen, geringerer Verbrauch, originelles Cockpitkonzept.
- ➡ Eingeschränktes Platzangebot, mäßige Multimediaausstattung, nervöses Fahrverhalten.

**DER FEINE.** Weniger ist mehr – sagt Peugeot und kappt einen Pott. Downsizing in bester Form – sagen wir. Denn der Dreizylinder schafft es, ordentlich mitzumischen. Im Sprint kann der 308 sogar den stärkeren Mégane abhängen, die Durchzugswerte belegen zudem ein auch in der Praxis brauchbares Drehmoment. Gleichzeitig hängt der 1.2er sehr spritzig am Gas und hat keine Angst vor hohen Drehzahlen. Die Vibrationen halten sich in Grenzen, an das besondere Laufgeräusch gewöhnt man sich schnell. Für das Fahrverhalten gilt das nicht ganz. Der 308 fühlt sich nicht gerade besonders innig mit der Straße verbunden an. Deutlich leichtgewichtiger, also nervöser als zum Beispiel der Mazda, stakt der Franzose über schlechte Untergründe. Die empfindliche Lenkung (mit kleinem Lenkrad) erschwert das präzise Kurshalten. Die Federung reagiert erst auf derben Wellen ausreichend nachgiebig. Unter Beladung dagegen schlägt der 308 auch mal durch. Also: Hinten weniger einladen – es mangelt ohnehin an Platz.

Nur drei Zylinder? Stört überhaupt nicht.



KLARE SACHE

Cockpit sehr aufgeräumt, Anzeigen oberhalb des Lenkrads arrangiert. Gutes Raumgefühl – dank lichtem Himmel.



RENAULT MÉGANE TCe 130

490 Punkte

- ➡ Trotz höherem Kaufpreis insgesamt günstig, lauffruher Motor, fünf Jahre Garantie.
- ➡ Unübersichtliche Karosserie, laschere Bremsen, verzögertes Ansprechverhalten des Motors.

**DER BESONDERE.** Der Mégane will anders sein. Das schafft er auch. Großer, gut zugänglicher Kofferraum? Das sollen andere übernehmen. Beste Ergonomie? Mon dieu – dann wäre ja der ganze Chic des Armaturenbretts dahin. Intuitive Bedienung? Bloß nicht, ein Berührbildschirm sieht einfach schöner aus. Form geht bei Renault immer einen Hauch vor Funktion – so deuten wir die Qualitäten des Fünftürers. Die Sitze hat Renault dagegen gut hinbekommen (aufpreispflichtig). Ausgeformt, straff gepolstert, satter Seitenhalt – so wird's sportlich. Dem 1.2er mit 132 PS können wir das nicht attestieren. Das große Turboloch des Motors kann der kleine Lader nicht dichtschaufeln. Speziell aus dem Schiebetrieb pennt der Benziner. Macht nichts, fürs flinke Kurvenkratzen fehlen ohnehin mehr Lenkpräzision und bessere Bremsen.

Sitze: sportlich. Der Rest eher nicht.

4  
Unsere Platzierung



TABLET FÄHRT MIT

Die Bedieneinheit (Touchscreen) dominiert das Interieur. Gewöhnungsbedürftige Anzeigen und eher beengtes Platzangebot im Fond.



MAZDA 3 SKYACTIV-G 120

496 Punkte

- ➡ Lineare Leistungsentfaltung, sparsamer als die Gegner, gute Schaltung, ordentliche Sitze.
- ➡ Zu straff gefedert, unübersichtlich und gefühlt eng, laute Roll- und Reifengeräusche.

**DER CHARAKTERTYP.** Als Einziger setzt Mazda in dieser Leistungsliga auf einen Motor ohne Turbolader. Stattdessen gibt's einen ungewöhnlich hoch verdichteten Direkteinspritzer mit zwei Liter Hubraum. Diese spezielle Maschine prägt den 3er. Zwar fehlt dem Skyactiv-Aggregat der nachdrückliche Biss einer aufgeladenen Maschine. Aber dafür entfaltet der Mazda seine Leistung angenehm linear, läuft mit zunehmender Drehzahl kraftvoller, schön kernig und speziell beim schnellen Tritt aufs Gas hellwach. Es macht schlicht Spaß, die Maschine „ab Mitte“ zu fordern und dabei flüssig die Gänge zu wechseln. Die Übersetzung passt, der Ganghebel flutscht, gleichzeitig arbeitet der 2.0er sparsamer als die Turbos der Gegner – klasse! Auch sonst geht Mazda einen ganz eigenen Weg. Obwohl der Wagen angenehm satt und erwachsen wirkt, federt er unnötig straff. Trotz dezentem Klang wirkt das Auto laut – zu viele Geräusche dringen über die mäßig gedämmten Radhäuser in den Innenraum.

Der spezielle Motor bildet den Charakter.



UHR STEHT AUF SPORTLICH

Hauptanzeige ist der Drehzahlmesser – sehr ambitioniert. Einziges Navisystem mit Tastenbedienung. Passabel geformte Rücksitze.



Connected Car Auto Bild Computer

VON SPRACHLOS BIS WLAN

Immer wichtiger und auch bei uns ein großer Einflussfaktor bei der Bewertung: die Multimedia-Ausstattung der Testwagen. Längst nicht alle Modelle bieten das beste verfügbare Angebot. So liefert zum Beispiel Peugeot nicht einmal eine Sprachsteuerung für das Navi. Opel dagegen baut sogar einen webbasierten Assistenten (OnStar) ab Werk ein. Alleinstellungsmerkmal im Hyundai: Hier ist induktives Laden des Smartphones möglich. Renault bietet schlaue Apps (z. B. Wetter/E-Mails) für das System im Mégane.



PEUGEOT 308 Eine Smartphone-Verknüpfung ist hier ausschließlich über die Bluetooth-Schnittstelle möglich



RENAULT MÉGANE Auch die Handfunktionen lassen sich über die integrierte Sprachbedienung abrufen



MAZDA 3 Spiegeln lässt sich das Smartphone nicht, dafür per Bluetooth mit dem Multimediasystem koppeln



OPEL ASTRA Über Apple CarPlay oder Android Auto stellt das System eine schnelle Verbindung zum Mobiltelefon her



HYUNDAI i30 Wie bei Opel lassen sich die wichtigsten Smartphone-Funktionen auf das Bordsystem spiegeln



Opel Astra



**VOLL VERNETZT**

Navi-Kommunikationssystem mit besten Funktionen, dagegen sind die Tachoziffern sehr klein geraten. Gutes Platzangebot in der zweiten Reihe.



Unsere Platzierung



**OPEL ASTRA 1.4 TURBO**

**523 Punkte**



Hohes Ausstattungsniveau bei Assistenztechnik und Multimediaversorgung, agiles Fahrverhalten.



Dröhnneigung bei hohen Drehzahlen, hohe Gesamtkosten, schwache Werksgarantie.

**DER MODERNE.** Notbremse mit Kamerasystem, aktive Lenkeingriffe bei versehentlichen Spurwechseln, Navi mit Echtzeitstauinfos, WLAN für Mitfahrer – im Astra steckt (zumindest optional) wie im Hyundai ein ordentlicher Haufen zukunftsweisender Technik. Schade, dass Opel dafür bei anderen Dingen auf der Stelle tritt. Der Motor dröhnt (bei Touren oberhalb von 4500) unangenehm, die Federung sollte sensibler ansprechen, und die Reifen könnten sanfter abrollen. Trotz stark ausgeformter und vielfach verstellbarer Sitze fehlt es der Rückenlehne zudem an brauchbarer Unterstützung. Dazu kommen Astratypische Kleinigkeiten: Die Ziffern der Instrumente finden wir arg winzig, die schlichte Faltlösung der Fondsitze (beim Flachlegen bleibt eine Stufe) halten wir für veraltet, und die Rundumsicht (speziell nach schräg hinten) ist mau. Trost: Der Astra verhält sich beim Ausweichen sehr stabil, fühlt sich sportlich-agil an und bremst tadellos. Doch so viel Gutes kostet.



**Der 150-PS-Motor sollte feiner laufen.**



Hyundai i30



**DICKES DISPLAY**

Große Anzeige mit schnellen Reaktionen auf Fingertipps, dazu deutliche Instrumente – gut so. Rechts: wie bei Opel brauchbarer Platz im Fond.



Unsere Platzierung



**HYUNDAI i30 1.4 T-GDI**

**531 Punkte**



Leiser, lauffruhiger und starker Motor, komfortable Federung, fünf Jahre Garantie.



Weiche Polsterung der Vordersitze, sollte sparsamer laufen, höhere Wartungskosten.

**DER SORGLOSE.** Fangen wir mit den wirklich schlecht gemachten Seiten des neuen i30 an: ... hmm. Einundzwanzig, zweiundzwanzig... Da können Sie lange warten – der i30 hat keine gravierenden Schwächen. Höchstens Kleinkram haut einen Zacken in das ansonsten ziemlich runde Bild: Wir mögen die lasche Polsterung der Vordersitze nicht, auch sollte der Verbrauch des Benziners niedriger sein (das gilt für alle hier getesteten Kompakten). Aber sonst: ein rundum ehrliches, ordentlich gemachtes und praktisches Auto. Der Hyundai federt sehr erwachsen, die Lenkung taugt, und der Motor könnte auch in der Mittelklasse mitmischen. Er läuft leise, kräftig und kultiviert. Wie stark er ist, zeigt ein Blick auf unser Messblatt: Nachdrücklicher zieht keiner durch. Große Anzeigen erleichtern zudem den Umgang, eine praktische Rücksitz-Klappkonfiguration hilft im Alltag. Auch „modern“ kann der Koreaner: So liefert Hyundai gegen Aufpreis ähnlich viel Assistenzausstattung wie Opel.



**Fehler? Finden wir beim i30 nicht wirklich.**

**MOTORENTECHNIK – JEDER NACH GANZ EIGENEM REZEPT**



**Peugeot 308**

Dreizylinder! In dieser Klasse inzwischen nicht mehr unüblich, in diesem Vergleich jedoch ein Alleinstellungsmerkmal.



**Renault Mégane**

Wenig Hubraum! Nur ein 1.2er. Der hat nominal ordentlich Bums. In der Praxis fehlt Atem. 205 Nm bei 2000 Touren.



**Mazda 3**

Hohe Verdichtung! Zweiliter-Benzindirektspritzer, presst den Supersprit optimal aus – macht 210 Nm bei 4000 Umdrehungen.



**Opel Astra**

Maximale Leistung! 150 PS, mehr stemmt hier keiner. Allerdings sollte der 1.4er feiner arbeiten. 230 Nm bei 2000 Touren.



**Hyundai i30**

Breites Spektrum! Packt schon bei 1500 Umdrehungen mit Elan an, mag auch über 6000 kurbeln. Maximal 242 Nm stark.

ANZEIGE



SIE MÜSSEN NICHT DAS FAMILIENTREFFEN INS WASSER FALLEN LASSEN. ABER SIE KÖNNTEN.

Buchen Sie skandinavisches Lebensgefühl in Ferienhäusern und Ferienwohnungen auf [casamundo.de](http://casamundo.de) – ausgezeichnet, einfach, sicher.



\* Testnote GUT (2,0) / Im Test: 21 Onlineportale für Ferienunterkünfte / Ausgabe 09/2015 / test.de

# DATEN

## Fahrzeugdaten

	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Motor Bauart/Zylinder	Vierzylinder, Turbo vorn quer	Vierzylinder vorn quer	Vierzylinder, Turbo vorn quer	Dreizylinder, Turbo vorn quer	Vierzylinder, Turbo vorn quer
Einbaulage	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Ventile/Nockenwellen	Kette	Kette	Kette	Zahnriemen	Kette
Nockenwellenantrieb	1353 cm³	1998 cm³	1399 cm³	1199 cm³	1197 cm³
Hubraum	103 (140)/6000	88 (120)/6000	110 (150)/5000	96 (130)/5500	97 (132)/5500
kW (PS) bei U/min	242/1500	210/4000	230/2000	230/1750	205/2000
Nm bei U/min	210 km/h	195 km/h	215 km/h	201 km/h	198 km/h
Höchstgeschwindigkeit	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell
Getriebe	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Antrieb	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Bremsen vorn/hinten	225/45 R 17 W	225/45 R 17 V	225/45 R 17 V	225/40 R 18 W	225/40 R 18 W
Testwagenbereifung	Michelin Primacy 3	Michelin Pilot Sport 3	Michelin Primacy 3	Michelin Pilot Sport 3	Continental SportContact 5
Reifentyp	7 x 17"	7 x 17"	7,5 x 17"	7,5 x 17"	7,5 x 18"
Radgröße	124 g/km	119 g/km	117 g/km	107 g/km	124 g/km
Abgas CO <sub>2</sub>	6,6/4,8/5,4 l	6,5/4,3/5,1 l	6,3/4,3/5,1 l	5,8/4,0/4,6 l	6,9/4,7/5,5 l
Verbrauch*	50 l/Super	51 l/Super	48 l/Super	52 l/Super	47 l/Super
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
SCR-Kat/AdBlue-Tankinhalt	R1234yf	R1234yf	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Kältemittel/Klimaanlage	70 dB(A)	71 dB(A)	69 dB(A)	70 dB(A)	70 dB(A)
Vorbeifahrgeräusch	1400/600 kg	1300/600 kg	1450/620 kg	1300/580 kg	1650/665 kg
Anhängelast geb./ungebr.	395-1301 l	364-1263 l	370-1210 l	420-1228 l	384-1247 l
Kofferraumvolumen	4340/1795-2040**/1455 mm	4470/1795-2057**/1465 mm	4370/1809-2042**/1485 mm	4253/1804-2043**/1457 mm	4359/1814-2058**/1438 mm
Länge/Breite/Höhe	* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km; ** Breite mit Außenspiegeln				

### KÄLTEMITTEL

**R134a:** altes Kältemittel, steht vor der Ablösung:  
**R1234yf:** neues, wegen Sicherheitsbedenken umstrittenes Kältemittel  
Mehr zum Thema: [autobild.de/go/killer](http://autobild.de/go/killer)

## Kosten/Garantien

	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Abgasnorm	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Steuer pro Jahr	86 €	88 €	72 €	48 €	82 €
Typklassen HPF/VK/TK	16/21/19	17/26/22	17/20/20	17/21/21	17/21/20
Werkstattintervalle	15 000 km/1 Jahr	20 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr	25 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	180/380 €	200/390 €	180/360 €	170/350 €	160/350 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	5 Jahre/ohne	3 Jahre/100 000 km	2 Jahre/ohne	5 Jahre/100 000 km	5 Jahre/100 000 km
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	unbegrenzt	unbegrenzt	unbegrenzt	unbegrenzt

## Messwerte

	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Beschleunigung 0-50 km/h	3,1 s	3,3 s	3,3 s	3,2 s	3,3 s
0-100 km/h	9,8 s	9,9 s	9,5 s	9,9 s	10,1 s
0-130/0-160 km/h	15,4/25,5 s	17,7/28,9 s	15,3/24,1 s	16,6/29,7 s	16,6/29,7 s
Elastizität 60-100 km/h	6,6/8,4 s (4./5. Gang)	9,6/13,8 s (4./5. Gang)	8,0/10,5 s (4./5. Gang)	8,0/10,7 s (4./5. Gang)	8,2/13,0 s (4./5. Gang)
80-120 km/h	9,1/11,8 s (5./6. Gang)	14,4/22,9 s (5./6. Gang)	11,4/15,2 s (5./6. Gang)	11,4/15,9 s (5./6. Gang)	13,1/19,0 s (5./6. Gang)
Leergewicht/Zuladung	1340/477 kg	1330/485 kg	1276/539 kg	1289/461 kg	1318/499 kg
Gewichtsverteilung v./h.	60/40 %	60/40 %	62/38 %	62/38 %	62/38 %
Wendekreis links/rechts	10,8/11,1 m	11,2/11,3 m	10,6/10,7 m	11,2/11,4 m	11,2/11,4 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	36,1 m	37,0 m	37,3 m	38,2 m	37,2 m
aus 100 km/h warm	33,9 m	36,5 m	36,2 m	37,2 m	37,2 m
Innengeräusch bei 50 km/h	58 dB(A)	60 dB(A)	59 dB(A)	59 dB(A)	65 dB(A)
bei 100 km/h	65 dB(A)	69 dB(A)	65 dB(A)	66 dB(A)	65 dB(A)
bei 130 km/h	70 dB(A)	73 dB(A)	71 dB(A)	71 dB(A)	70 dB(A)
Testverbrauch - CO <sub>2</sub>	7,3 l S - 173 g/km	6,8 l S - 162 g/km	7,2 l S - 171 g/km	7,0 l S - 167 g/km	8,0 l S - 190 g/km
Reichweite	680 km	750 km	660 km	740 km	580 km

AUTO BILD testet mit JET-Kraftstoffen

	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
<b>Sportverbrauch</b>	<b>9,5 l S</b>	<b>8,2 l S</b>	<b>9,2 l S</b>	<b>8,1 l S</b>	<b>9,3 l S</b>
<b>Testverbrauch</b> (zum Vergleich: Werksangabe)	<b>7,3 l S</b> Abweichung zur Werksangabe: <b>+35%</b>	<b>6,8 l S</b> Abweichung zur Werksangabe: <b>+33%</b>	<b>7,2 l S</b> Abweichung zur Werksangabe: <b>+41%</b>	<b>7,0 l S</b> Abweichung zur Werksangabe: <b>+52%</b>	<b>8,0 l S</b> Abweichung zur Werksangabe: <b>+45%</b>
<b>Sparverbrauch</b>	<b>6,6 l S</b>	<b>6,1 l S</b>	<b>6,0 l S</b>	<b>6,3 l S</b>	<b>7,3 l S</b>

## Preise/Ausstattung

	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Modell	Hyundai i30 1.4 T-GDI	Mazda 3 Skyactiv-G 120	Opel Astra 1.4 Turbo EcoFlex	Peugeot 308 PureTech 130	Renault Mégane TCe 130
Grundpreis	22 350 €	21 090 €	22 630 €	21 900 €	19 790 €
Testwagenausstattung	Style (+4100 €)	Sports-Line (+3300 €)	Innovation (+2150 €)	Allure (+1600 €)	GT Line (+4200 €)
Automatikgetriebe	1900 € (7-Gang-Doppelk.)	1900 € (Sechsstufenaut.)	1450 € (Sechsstufenaut.)	1500 € (Sechsstufenaut.)	1900 € (7-Gang-Doppelk.)
LED-Scheinwerfer	900 €	S ab Exclusive-Line	1450 €	S ab Allure	S ab GT Line
Zwei-Zonen-Klimaautomatik	S ab Style	S ab Center-Line	S ab Innovation	S ab Active	S ab Intens
Navigationssystem	750 € (Paketpreis)	690 €	640 €	640 €	690 € (Paketpreis)
Abstandsregeltempomat	890 € (Paketpreis)	1250 € (Paketpreis)	800 €	450 € (Paketpreis)	290 €
Sitzheizung	S ab Trend	S ab Sports-Line	455 € (Paketpreis)	290 €	590 €
Metalllackierung	590 €	560 €	560 €	590 €	590 €
Testwagenpreis (w. gewertet)	27 200 €*	25 080 €**	26 555 €***	24 610 €****	25 130 €*****

S = Serie; \* inklusive Navigations-Paket 750 €; \*\* inklusive Navigationssystem 690 €; \*\*\* inklusive AGR-Sitzen 685 €, Navigationssystem 900 Intellilink 840 € und 17-Zoll-Bereifung 250 €; \*\*\*\* inklusive Navigationssystem Plus 640 € und 18-Zoll-Bereifung 470 €; \*\*\*\*\* inklusive Navigationspaket mit Acht-Zoll-Schirm 690 € und 18-Zoll-Bereifung 450 €

## Finanzierung

	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Grundpreis	22 350 €	21 090 €	22 630 €	21 900 €	19 790 €
Anzahlung	k. A.	4218 €	4526 €	4380 €	3958 €
Monatsrate	k. A.	201 €	212 €	274 €	189 €
Schlussrate	k. A.	9870 €	11 315 €	10 403 €	9618 €
Gesamtkosten	k. A.	21 324 €	23 473 €	24 647 €	20 380 €

Drei-Wege-Finanzierung, 36 Monate Laufzeit, 20 Prozent Anzahlung, 15 000 km Jahresfahrleistung, Raten gerundet, Angaben laut Herstellerbanken, ohne Gewähr

# WERTUNGEN

## Karosserie

	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Platzangebot vorn	16	16	16	15	15
Platzangebot hinten	14	14	13	12	10
Raumgefühl	10	7	7	7	7
Kofferraum	12	11	11	11	12
Variabilität	6	2	4	2	3
Zuladung	6	7	6	6	6
Anhängelast	3	4	3	5	3
Übersichtlichkeit	10	9	9	8	9
Qualitätseindruck	16	16	15	16	16
Funktionalität	7	8	7	8	8
Sicherheitsausstattung	4	5	5	6	6
<b>Karosseriewertung</b>	<b>150</b>	<b>101</b>	<b>99</b>	<b>96</b>	<b>95</b>

## Umwelt

	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Außenabmessungen	6	5	5	5	6
Leergewicht	6	7	6	6	7
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	6	6	6	5	6
Effizienzklasse	5	4	4	4	5
Außengeräusch	4	4	3	4	4
Umweltechnik	6	6	4	6	4
<b>Umweltwertung</b>	<b>50</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>28</b>	<b>30</b>

## Fahrdynamik

	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Fahrverhalten	18	18	18	18	18
Elektronische Fahrhilfen	15	12	14	13	12
Geradeauslauf	10	10	10	10	10
Agilität	16	17	17	16	16
Lenkung	16	17	17	15	16
Traktion	7	7	7	7	7
Wendekreis	6	5	6	5	6
Bremsen	18	17	14	12	14
<b>Fahrdynamikwertung</b>	<b>125</b>	<b>103</b>	<b>105</b>	<b>102</b>	<b>95</b>

## Connected Car

	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Telefon	5	4	4	4	2
Navigation	10	4	4	5	7
Onlinefunktionen/Apps	10	5	6	1	1
Audio	5	5	5	5	5
Assistenzsysteme	20	13	14	13	9
<b>Connected-Car-Wertung</b>	<b>50</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>28</b>	<b>16</b>

## Komfort

	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Einstieg	5	4	4	3	4
Sitzposition	20	17	17	17	16
Sitze vorn	25	19	21	18	20
Sitze hinten	10	7	8	7	7
Bedienbarkeit	10	8	7	7	5
Federung	30	25	24	20	19
Innengeräusch	10	7	7	5	7
Geräuscheindruck	15	12	11	10	12
Komfortausstattung	15	14	13	15	12
Klimatisierung	10	6	6	6	6
<b>Komfortwertung</b>	<b>150</b>	<b>119</b>	<b>118</b>	<b>108</b>	<b>107</b>

# PLATZIERUNG

Punkte maximal 750



Rundum rund, gut ausgestattet und mit besten Bremsen versehen. | Viel Technik drin, agiler Typ, doch kleine Makel (Motor!) kosten Punkte. | Die Fahrmachine hier - mit entsprechenden Abstrichen beim Komfort. | Sieht rassist aus, verspricht aber zu viel. Der Motor bräuhete Schliff, | Trotz Dreizylinder unter der Haube ist er hier gut dabei. Und bleibt günstig.



**FAZIT**  
Redakteure  
JAN HORN UND  
BEREND SANDERS

## Antrieb

	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Beschleunigung	15	11	10	10	11
Elastizität	20	16	13	9	11
Höchstgeschwindigkeit	5	3	4	3	3
Laufkultur	15	12	11	11	12
Drehfreude/Ansprechen	10	7	7	8	6
Getriebe	20	15	14	16	14
Testverbrauch	30	21	21	22	20
Reichweite	10	4	4	4	4
<b>Antriebswertung</b>	<b>125</b>	<b>89</b>	<b>85</b>	<b>83</b>	<b>79</b>
<b>Eigenschaftswertung</b>	<b>650</b>	<b>475</b>	<b>472</b>	<b>445</b>	<b>434</b>

## Kosten

	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Preis	20	8	9	11	11
Wiederverkauf*	15	8	7	9	6
Steuer/Versicherung	10	6	6	3	6
Wartung	10	2	4	2	4
Garantien	15	12	4	6	10
Kraftstoffkosten	20	14	14	14	13
Aufpreisgestaltung/Extras	10	6	7	6	6
<b>Kostenwertung</b>	<b>100</b>	<b>56</b>	<b>51</b>	<b>51</b>	<b>56</b>
<b>Gesamtwertung</b>	<b>750</b>	<b>531</b>	<b>523</b>	<b>496</b>	<b>490</b> </