

Test

WIE GUT SIND
DIE NEUEN
WIRKLICH?

Peugeot 308
PureTech 130

Opel Astra
1.4 Turbo EcoFlex

Mazda 3
Skyactiv-G 120



Neuer i30 im Vergleich

Hyundai ganz solide

NICHT 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 unspektakulär, 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 einer 2-Liter-Benziner, der Opel Astra 1.4 Turbo EcoFlex mit 150 PS stark und der Peugeot 308 PureTech 130 mit 130 PS aus einer 1.6-Liter-Benziner.

↙ **Hyundai i30**
1.4 T-GDI

↙ **Renault Mégane**
Energy TCe 130



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

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



PEUGEOT 308 PURETECH 130

486 Punkte



Durchzugsstarke Maschine, gutes Sprintvermögen, geringerer Verbrauch, originelles Cockpitkonzept.

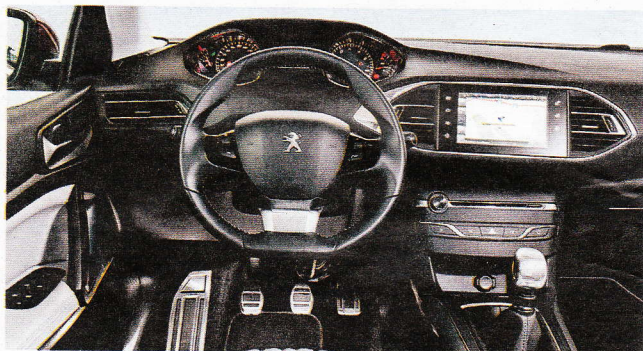


Eingeschränktes Platzangebot, mäßige Multimediaausstattung, nervöses Fahrverhalten.

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, stakst 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



RENAULT MÉGANE TCe 130

4 Punkte



Trotz höherem Kaufpreis insgesamt günstig, lauffruhiger 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? Mithras – dann wäre ja der ganze Chic des Armaturenbretts dahin. Intuitive Bedienung.

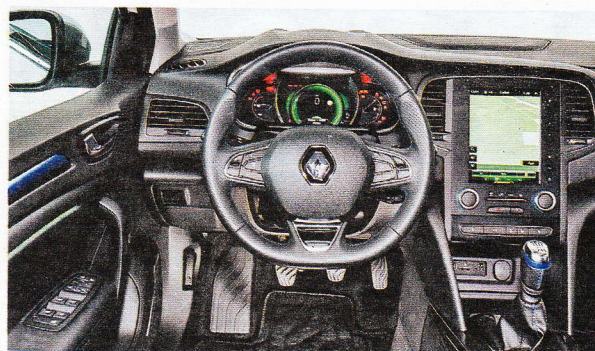


Sitze: sportlich. Der Rest eher nicht.

Bloß nicht, ein Berührbildschirm sieht einfach schöner aus. Form bei Renault immer einen Hauch Funktion – so deuten wir die Qualitäten des Fünftürers. Die Sitze hat Renault dagegen gut hinbekommen (aufpreis-pflichtig). 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.

4

Unsere Platzierung



TABLET FÄHRT MIT

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



MAZDA 3 SKYACTIV-G 120

496 Punkte

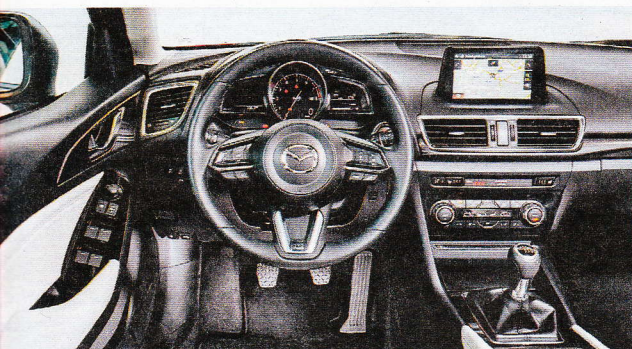
Lineare Leistungsentfaltung, sparsamer als die Gegner, gute Schaltung, ordentliche Sitze.

Zu straff gefedert, unübersichtlich und gefühlt eng, laute Roll- und Reifen Geräusche.

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 auf 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 Handyfunktionen 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

2

FOTOS: R. RATZKE (1)

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

1

PEL ASTRA 1.4 TURBO

523
Punkte

Hohes Ausstattungsniveau bei Assistenztechnik und Multimediaversorgung, agiles Fahrverhalten.



Dröhnneigung bei hohen Drehzahlen, hohe Gesamtkosten, schwache Werksgarantie.

ER MODERNE. Notbremse mit Kamerasystem, aktive Lenkungsgriffe bei versehentlichen Spurwechseln, Navi mit Echtzeitstauinfos, WLAN für Mitfahrer – im Astra packt (zumindest optional) wie im Hyundai ein ordentlicher Haufen zukunftsweisender Technik. Schade, dass Opel dafür in anderen Dingen auf der Stelle tritt. Der Motor dröhnt (bei Touren unterhalb von 4500) unangenehm, die Federung sollte sensibler ansetzen, und die Reifen könnten öfter abrollen. Trotz stark ausformter und vielfach verstellbarer Sitzfläche fehlt es der Rückenlehne zu- dem an brauchbarer Unterstützung. Dazu kommen Astra-typische Kleinigkeiten: Die Ziffern der Instrumente wirken wir arg winzig, die schlichte Faltlösung der Fond- sitze (beim Flachlegen bleibt eine Stufe) halten wir veraltet, und die Rundumsicht (speziell nach schräg unten) ist mau. Trost: Der Astra verhält sich beim Fahren sehr stabil, fühlt sich sportlich-agil an und wirkt tadellos. Doch so viel Gutes kostet.



Der 150-PS-Motor sollte feiner laufen.

YUNDAI i30 1.4 T-GDI

531
Punkte

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



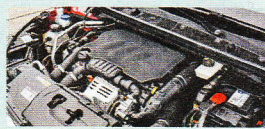
Weiche Polsterung der Vordersitze, sollte sparsamer laufen, höhere Wartungskosten.

ER SORGLOSE. Fangen wir mit den wirklich schlecht gelungenen Seiten des neuen i30 an: ... hmm. Einund- zwanzig, zweiundzwanzig... Da können Sie lange warten. Der i30 hat keine gravierenden Schwächen. Höchstens im Innenraum haut einen Zacken in das ansonsten ziemlich runde Bild: Die 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 gelungenes und praktisches Auto. Der Hyundai federt sehr erwach- send, die Lenkung taugt, und der Motor könnte auch in der Mittelklasse mitmischen. Er läuft leise, kräftig und motiviert. Wie stark er ist, zeigt ein Blick auf unser Mess- resultat: Nachdrücklicher zieht keiner durch. Große An- gen erleichtern zudem den Umgang, eine praktische Sitz- Klappkonfiguration hilft im Alltag. Auch der "moderne" kann der Koreaner: So liefert Hyundai gegen- über Opel preis 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.



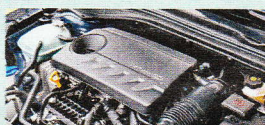
Mazda 3

Hohe Verdichtung! Zweiliter-Benzindirekt- einspritzer, 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 – ausgezeichnet, einfach, sicher.



casamundo
einfach mein Urlaub

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

DATEN

Fahrzeugdaten

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

* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km; ** Breite mit Außenspiegeln

Kosten/Garantien

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	2 Jahre/ohne	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

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	15,7/26,8 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	1343/477 kg	1330/485 kg	1276/539 kg	1289/461 kg	1318/499 kg
Gewichtsverteilung v./h.	60/40 %	60/40 %	60/40 %	62/38 %	62/38 %
Wendekreis links/rechts	10,8/11,1 m	10,9/10,9 m	11,2/11,3 m	10,6/10,7 m	11,2/11,4 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	36,1 m	37,0 m	36,1 m	37,3 m	38,2 m
aus 100 km/h warm	33,9 m	36,5 m	34,5 m	36,2 m	37,2 m
Innengeräusch bei 50 km/h	58 dB(A)	60 dB(A)	59 dB(A)	59 dB(A)	59 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 ₂	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

Sportverbrauch	9,5 l S	8,2 l S	9,2 l S	8,1 l S	9,3 l S
Testverbrauch (zum Vergleich: Werksangabe)	7,3 l S	6,8 l S	7,2 l S	7,0 l S	8,0 l S
Sparverbrauch	6,6 l S	6,1 l S	6,0 l S	6,3 l S	7,3 l S
	Abweichung zur Werksangabe: +35%	Abweichung zur Werksangabe: +33%	Abweichung zur Werksangabe: +41%	Abweichung zur Werksangabe: +52%	Abweichung zur Werksangabe: +35%

Preise/Ausstattung

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 €	840 €	640 €	690 € (Paketpreis)
Abstandsregeltempomat	890 € (Paketpreis)	1250 € (Paketpreis)	800 €	450 € (Paketpreis)	690 € (Paketpreis)
Sitzheizung	S ab Trend	S ab Sports-Line	455 € (Paketpreis)	290 €	290 €
Metalliclackierung	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; **** inklusive Navigationssystem Plus 640 € und 18-Zoll-Bereifung 470 €; ***** inklusive Navigationspaket mit Acht-Zoll-Schirm 690 € und 18-Zoll-Bereifung

Finanzierung

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

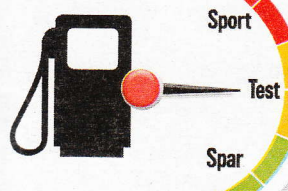
KÄLTEMITTEL

R134a:
altes Kältemittel, steht vor der Ablösung;

R1234yf:
neues, wegen Sicherheitsbedenken umstrittenes Kältemittel

Mehr zum Thema:
autobild.de/go/killer

Auto Bild
DIE VERBRAUCHS-ANZEIGE



SPORTVERBRAUCH
54 km Autobahn,
davon 20 km Vollgas

TESTVERBRAUCH
Durchschnitt der
155-km-Testrunde
von AUTO BILD

SPARVERBRAUCH
101 km Stadt und
Land mit wenig Gas

FOTOS: R. RATZKE (5), K. WEICHRODT (2)

WERTUNGEN

Karosserie

	Punkte max.	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Platzangebot vorn	20	16	16	16	15	15
Platzangebot hinten	20	14	14	13	12	10
Raumgefühl	10	7	7	7	7	7
Kofferraum	20	12	11	11	11	12
Variabilität	10	6	2	4	2	3
Zuladung	10	6	7	6	6	6
Anhängelast	5	3	4	3	5	3
Übersichtlichkeit	15	10	9	9	8	9
Qualitätseindruck	20	16	16	15	16	16
Funktionalität	10	7	8	7	8	8
Sicherheitsausstattung	10	4	5	5	6	6
Karosseriewertung	150	101	99	96	96	95

Umwelt

Außenabmessungen	10	6	5	5	5	6
Leergewicht	10	6	7	6	6	7
CO ₂ -Ausstoß	10	6	6	6	5	6
Effizienzklasse	5	4	4	4	4	5
Außengeräusch	5	4	4	3	4	4
Umwelttechnik	10	6	6	4	6	4
Umweltwertung	50	32	32	28	30	32

Fahrdynamik

Fahrverhalten	20	18	18	18	18	18
Elektronische Fahrhilfen	15	12	14	13	12	12
Geradeauslauf	10	10	10	10	10	10
Agilität	20	16	17	17	16	16
Lenkung	20	16	17	17	15	16
Traktion	10	7	7	7	7	7
Wendekreis	10	6	5	6	5	6
Bremsen	20	18	17	14	12	14
Fahrdynamikwertung	125	103	105	102	95	99

Connected Car

Telefon	5	4	4	4	4	2
Navigation	10	4	4	5	7	3
Onlinefunktionen/Apps	10	5	6	1	1	1
Audio	5	5	5	5	5	5
Assistenzsysteme	20	13	14	13	9	5
Connected-Car-Wertung	50	31	33	28	26	16

Komfort

Einstieg	5	4	4	3	4	3
Sitzposition	20	17	17	17	16	16
Sitze vorn	25	19	21	18	20	18
Sitze hinten	10	7	8	7	7	6
Bedienbarkeit	10	8	7	7	5	6
Federung	30	25	24	20	19	22
Innengeräusch	10	7	7	5	7	7
Geräuscheindruck	15	12	11	10	12	11
Komfortausstattung	15	14	13	15	12	12
Klimatisierung	10	6	6	6	6	6
Komfortwertung	150	119	118	108	108	107



FAZIT
Redakteure
**JAN HORN UND
BEREND SANDERS**

Der i30 ist ein Golf. Jedenfalls in diesem Umfeld. Nichts pikt, nichts stört, für alle alltäglichen Aufgaben scheint der solide gemachte Koreaner am besten gerüstet. So holt er sich hier ganz unaufgeregt – jedoch sensationell unerwartet – den ersten Platz. Kleine Überraschung: Im Mazda „funktioniert“ der ebenso besondere wie sparsamere Motor gut – es geht also auch ohne Turbo-Downsizing-Verbiegung.

Antrieb

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

Kosten

Preis	20	8	9	11	11	11
Wiederverkauf*	15	8	7	9	6	7
Steuer/Versicherung	10	6	6	3	6	6
Wartung	10	2	4	2	4	4
Garantien	15	12	4	6	10	4
Kraftstoffkosten	20	14	14	14	13	14
Aufpreisgestaltung/Extras	10	6	7	6	6	6
Kostenwertung	100	56	51	51	56	52
Gesamtwertung	750	531	523	496	490	486

Platzierung

	1.	2.	3.	4.	5.
Preis in Euro	27.200	26.555	25.080	25.130	24.610
Preis pro Wertungspunkt	51,22 €	50,77 €	50,56 €	51,29 €	50,64 €
Preis-Leistungs-Sieger	4.	3.	1.	5.	2.

* ermittelt von **SCHWACKE** Bewerten Sie Ihr Fahrzeug auf www.autobild.de

Lustfaktor

Hier geht es um Geschmack – die Wertung fließt nicht in das Gesamturteil ein

Kategorien	HYUNDAI	OPEL	PEUGEOT	MAZDA	RENAULT
Design	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★★
Temperament	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Handling	★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Wellness	★★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Image	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Gesamt	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★

5 Sterne = traumhaft, 4 Sterne = macht an, 3 Sterne = akzeptabel, 2 Sterne = könnte besser sein, 1 Stern = langweilig

Solide ja, Image nein! Das ist gar nicht böse gemeint, aber einen Prestige-Blumentopf kann man mit keinem der fünf Kandidaten gewinnen. Den größten Wohlfühlfaktor haben wir im leisen wie gut gefederten Hyundai ausgemacht. Am meisten Spaß hat uns dagegen der Mazda bereitet – über seinen wachen Motor. Für alle anderen gibt es in den übrigen Disziplinen leider nicht viel zu gewinnen. Macht auch nix, Kompaktklasse in dieser PS-Sortierung ist halt eine eher brave Veranstaltung.

PLATZIERUNG

Punkte maximal 750

1.	2.	3.	4.	5.
Hyundai i30 531	Opel Astra 523	Mazda 3 496	Renault Mégane 490	Peugeot 308 486

Rundum rund, gut ausgestattet und mit besten Bremsen versehen.

Viel Technik drin, agiler Typ, doch kleine Makel (Motor!) kosten Punkte.

Die Fahrmaschine hier – mit entsprechenden Abstrichen beim Komfort.

Sieht rassig aus, verspricht aber zu viel. Der Motor bräuhete Schliff,

Trotz Dreizylinder unter der Haube ist er hier gut dabei. Und bleibt günstig.