

Test

Kako dobri so novinci v resnici?



Novi i30 na primerjalnem testu

Hyundai prepričljivo na sam vrh

Povsem prenovljeni korejski predstavnik nižjega srednjega razreda zna prepričati. Rezultati prvih primerjav so novinca uvrstili tesno za dizelsko gnano Opel Astro, toda šele čisto pravi primerjalni test nam je razkril odgovor na vprašanje, če novi i30, tokrat v bencinski izvedbi, lahko drži stik s podobno gnano konkurenco. Slednji je jasen: Seveda ga lahko, zmore pa še veliko več.

"Ne ponuja omembe vrednih voznških užitkov, a nudi spodobno raven kvalitete, je pod črto ugoden in naravnost blesti, ko je govora o garanciji – vreden nakupa!" Naši zaključki ob testiranju srednjekategorikov znamke Hyundai so vselej zveneli nekako v zgoraj opisanem slogu. Toda Korejci so v ogenj pravkar poslali tretjo generacijo svojega srednjekategorika, ob čemer nas je zanimalo, če bo tudi slednji kupce na svojo stran pridobival po dosedanjem receptu, torej nepompozno, a na dolgi rok uspešno.

Iz kakšnega testa je najnovejše korejsko orožje, smo seveda preverili s pomočjo AUTO BILD-ovega podrobnega primerjalnega testa, v katerem smo ga soočili z razrednimi konkurenti, ki uspeh iščejo na podoben način. Za tekmece, ki bodo korejski tridesetici v različici, opremljeni z motorjem 1.4 T-GDI s 140 konjskimi močmi, bržkone največji trn v peti, smo zato izbrali Mazdo 3 Skyactiv-G 120 s 120 konjskimi močmi, ki jih razvije dvolitrski bencinski agregat, Opel Astro 1.4 Turbo EcoFlex s štirivaljnim motorjem in 150 konjskimi močmi, Peugeot 308 Pure Tech 130, iz čigar trivaljnega agregata so Francozi "izvlekli" 130 konjev, izbor pa zaokroža še sveži Renault Megane Energy TCe 130. Ta se v boj podaja z 1.2-litrskim motorjem, ki se po zaslugi prisilnega polnjenja izkaže s 132 konjskimi močmi. Gre torej za podobno motorizirane in zasnovane modele, ki so vsi opremljeni tudi s šeststopenjskim menjalnikom. Enaki pogoji za vse torej.

Toda kljub omenjenim podobnostim je med naštetimi avtomobili opaziti precejšnja razhajanja glede poudarkov, na katere so stavili njihovi snovalci. V tem pogledu se želi denimo Hyundai v prihodnje resneje uveljaviti na področju široke palete asistenčnih sistemov, Mazda svoj ugled gradi s pomočjo edinstvenih motorjev, Peugeot pa 308 izstopa z nevsakdanje zasnovanim kokpitom. Obenem je Opel iz Astre naredil pravo tehnološko bombico, njen pariški tekmelec Megane pa zapeljuje z nizko kupejevsko silhueto. Čigavi šarmi so zadostovali za končno lovoriko najboljšega, vam bodo razkrile naslednje vrstice.

NARAŠČAJOČE CENE

Dodatna oprema cene testiranih modelov povzdigne v območje petindvajsetih tisočakov

Naši rezultati in končna razvrstitev

5. mesto/486 točk: PEUGEOT 308 PURE TECH 130



+	-
visok navor motorja, dobri pospeški, nizka poraba, samosvoja zasnova voznikovega prostora	pomanjkanje prostora, nedodelan multimedijiški sistem, nervozno obnašanje na cesti

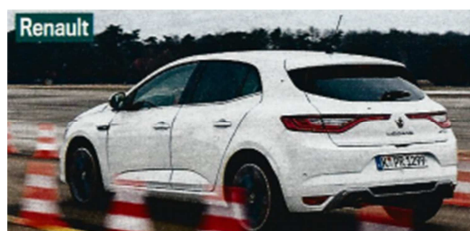
Samo trivaljnik? Brez skrbi!

PREFINJEN. Francozi so se v slogu pregovora "Manj je več" znebili enega od valjev, to pa so storili na način, ki mu mi pravimo downsizing v najboljši možni obliki. Agregat s tehnologijo PureTech namreč kljub le trem valjem ne skriva svoje poskočnosti in v sprintu celo prekosi svojega francoskega rojaka Megana, na papirju močnejšega izmed dvojice. Pri tem je potrebno poudariti, da naše meritve razkrijejo tudi v praksi uporaben navor. Poleg tega se 1.2-litrski motor urno odzove na pritisk stopalke za plin, in se prav nič ne prestraši višjih obratov. Vibracije motorja ne dosegajo nenavadnih vrednosti, na nekoliko poseben zvok slednjega pa se je moč dokaj hitro privaditi. Žal tega ni mogoče trditi za vozne lastnosti, saj se 308 nikakor ne uspe posebej prepričljivo povezati s cestiščem. Njegovo podvozje se na slabše vzdrževano podlago denimo odzove občutno lahkotneje, s tem pa nervozneje od Mazdinega. Občutljivost krmilnega mehanizma, pri katerem izstopa pomanjšan volanski obroč, otežuje ohranjanje smeri znotraj voznega pasu, vzmetenje pa šele ob stiku z izrazitejšimi neravninami reagira dovolj prožno. Slednje sicer ne drži, ko je avto obtežen, tako da se na pot velja odpraviti z manjšo družbo - zadaj že tako ali tako primanjkuje prostora.

PREČIŠČENO

Voznikov delovni prostor, v katerem izstopajo nad volanski obroč nameščeni merilniki, je zgledno urejen, svetlo oblazinjenje pa daje občutek prostornosti.

4. mesto/490 točk: RENAULT MEGANE TCe 130



+	-
kljub višji nakupni ceni pod črto ugoden, motor mirno teče, petletna garancija	Slabša preglednost, šibke zavore, slabša odzivnost motorja

Sedeži so športni, avto sam pa ne preveč.

POSEBNEŽ. Megan želi biti drugačen, to pa mu vsekakor tudi uspeva. Mu je mar za velik in lahko dostopen prtljažnik? Nikakor, s tem naj se ubadajo tekmeči. Kaj pa za najboljšo ergomijo v razredu? Kar pozabite – kaj takšnega bi skazilo stilsko zasnovano armaturno ploščo. Stavijo Francozi morda na intuitivno upravljanje? Pa kaj še, zaslon na dotik izgleda dosti bolje. Med ocenjevanjem Meganovih vrlin človek tako dobi vtis, da je dizajn na Renaultovi lestvici prioritet vedno malenkost višje od uporabnosti. Iz te sodbe pa je potrebno izvzeti sedeže, ki so Renaultu tokrat dobro uspeli. Prepričajo namreč z obliko, izvrstnim oblazinjenjem ter zadostno bočno oporo, ki jim vdihne športni duh. Slednjega pa smo zaman iskali v s 132 konji podprtem motorju s prostornino 1.2 litra, čigar turbopolnilnik se neuspešno spopada z velikansko turbo luknjo. Še posebej zaspano se motor odzove, ko po odvzemu plina želimo zopet pospešiti. Toda nič ne de – za športne užitke v ovinkih francoskemu šarmerju tako ali tako manjkajo nekoliko natančnejše krmiljenje in boljše zavore.

TABLICA VEDNO V AVTU

Na armaturni plošči kraljuje večopravilna enota oziroma njen zaslon na dotik. Zasnova merilnikov in nekoliko manj prostoren sprednji del kabine zahtevata nekaj privajanja.

3. mesto/496 točk: MAZDA 3 SKYACTIV-G 120



+	-
linearno naraščanje moči, varčnejši od tekmecev, suveren menjalnik, dobri sedeži	pretrdo vzmetenje, slaba preglednost, občutno ozka, višja raven hrupa izpod koles

Značaj ji daje samosvoj motor.

AVTO S KARAKTERJEM. Mazda se v bitko edina podaja z motorjem brez turbopolnilnika, a takšno konfiguracijo več kot uspešno nadomešča bencinski agregat z dvema litroma prostornine, direktnim vbrizgom in izjemno visokim kompresijskim razmerjem. Slednji daje japonski predstavnici razreda poseben značaj. Tehnologiji Skyactiv sicer manjka nekaj tiste ostrine, ki jo motor s prisilnim polnjenjem prida pospešku, se pa agregat na drugi strani prijetno oddolži z linearnim naraščanjem moči. Slednji z naraščanjem obratov lepo pridobiva na moči in naravnost navduši s klenim značajem, ki še posebej razveseli ob hitrem pritisku na stopalko na plin, ko se na mah prebudi. Dodajati plin in obenem gladko pretikati je v Mazdi tako pravi pravcati užitek. Tudi menjalnik namreč deluje učinkovito, prestavna ročica omogoča dobro rokovanje, piko na i pa doda dejstvo, da dvolitrski štirivaljnik svoje delo opravlja bolj varčno od prisilno polnjenih tekmecev. A motor ni edino, zaradi česar Japonka med francosko-nemško-korejsko konkurenco izstopa. Četudi nasploh daje vtis dovršenosti in zrelosti, je njeno podvozje prečvrsto naravnano, pri vožnji pa kljub spodobnemu zvoku motorja deluje glasno – v kabino se namreč prikrade preveč hrupa izpod koles.

ČAS JE ZA ŠPORTNOST

Osrednje mesto na instrumentni plošči zaseda merilnik vrtljajev, ki nakazuje ambicije vozila. Navigacijski sistem je mogoče upravljati tudi s pomočjo tipk, sedeži pa so zadovoljive oblike.

2. mesto/523 točk: OPEL ASTRA 1.4 TURBO



+	-
ponuja širok nabor asistenčnih sistemov in multimedijskih tehnologij, dinamična lega na cesti	glasnost motorja pri višjem številu obratov, višji skupni stroški, tovarniška garancija razočara

150 konjičem manjka uglajenosti.

MODERNA. Sistem za zaviranje v sili, ki si pri delovanju pomaga s kamero, samodejno posredovanje volana ob nenamerni zapustitvi voznega pasu in navigacija z obveščanjem o trenutnih zastojih in WLAN za sovoznika so le nekateri s seznama (vsaj opsijskih) tehnoloških bonbončkov prihodnosti, s katerimi je nova Opel Astra, podobno kot tudi njen korejski tekmeec i30, zares bogato založena. Ob tem je škoda, da pri Oplu na nekaterih drugih področjih še vedno stopicajo na mestu. Motor prične denimo pri višjem številu obratov (nad 4500) neprijetno bobneti, vzmetenje bi bilo lahko malce bolj občutljivo, raven hrupa

izpod koles pa nekoliko nižja. Obenem bi bilo dobrodošlo, če bi naslonjali sicer dobro izoblikovanih in izjemno prilagodljivih sedežev nudili več opore. Če spisku pregreh dodamo še tiste že znane, Astri lastne pregrehice, se ne moremo izogniti opazki, da so oznake merilnikov za naše oči premajhne, ter zaobiti dejstva, da bi moralo biti neravno dno ob preklopljenem naslonjalu zadnje klopi stvar preteklosti. Pograjati pa velja tudi slabo preglednost, predvsem zadaj. A še zdaleč ni vse tako črno. Nemka se ponaša s stabilno lego v zavojih, navduši z občutkom športnosti in odlično zavira. Omenjene prednosti pa imajo seveda tudi svojo ceno.

POVEZANA NA VSE NAČINE

Navigacijski sistem prepriča z odlično uporabnostjo, motijo pa premajhne oznake merilnikov. V drugi vrsti je prostora dovolj.

1. mesto/531 točk: HYUNDAI i30 1.4 T-GDI



+	-
tih in uglajen, a močan motor, udobno naravnano vzmetenje, petletna garancija	oblazinjenje prednjih sedežev, malce previsoka poraba, nekoliko višji stroški vzdrževanja

Slabosti? Pri i30 jih tako rekoč ni.

BREZSKRBEN. Če bi želeli za začetek naštet nekaj pomanjkljivosti novega i30, bi za iskanje le-teh zagotovo porabili veliko preveč časa, saj novincu ne moremo skorajda ničesar očitati. Njegovo izjemno dovršenost namreč tu in tam malce skazi le kaka malenkost, denimo ohlapno oblazinjenje prednjih sedežev ali nekoliko previsoka poraba (kar je sicer skupno vsem testiranim modelom). Toda ko potegnemo črto, postane jasno, da gre za vsestransko dovršen, dobro izdelan in praktičen avto. Izkaže se z izpopolnjenim vzmetenjem in primerno vodljivostjo, testirani bencinski agregat pa bi štrene uspešno mešal tudi razred višje, saj je primerno tih, kultiviran in dovolj močan. O njegovi zmogljivosti sicer najzgovorneje pričajo naše meritve, po katerih nihče od tekmecev tako vsestransko ne izkaže. Ko smo že pri pohvalah - merilniki s svojo preglednostjo olajšajo upravljanje vozila, preprost mehanizem za preklon naslonjala zadnje klopi pa se spričo izjemne praktičnosti izkaže pri vsakdanjih opravilih. A Korejec ni le uglajen in uporaben, temveč je z novo generacijo postal tudi napreden, saj se, seveda ob primernem doplačilu, na področju asistenčnih sistemov brez težav kosa z Astro.

ZASLON VELIKODUŠNIH MER

Osrednji zaslon, ki prepriča z dovolj velikimi oznakami in dobro odzivnostjo, dopolnjujejo pregledni merilniki instrumentne plošče – pohvalno. Prostornost zadaj je primerljiva s tisto v Astri.

Povezljivost (»Connected Car«)

Od popolne tišine do internetne povezave

Pri izbiri vozila, posledično pa tudi pri naših testiranjih, je vse pomembnejša tudi zmogljivost multimedijskega sistema, s katerim je slednje opremljeno. Med ponodbami različnih znamk so namreč še vedno precejšnje razlike, najnaprednejše tehnološke rešitve pa bomo zaman iskali v vseh vozilih. Tako denimo multimedijski sistem v Peugeotu ne premore niti funkcije za glasovno upravljanje navigacijskega sistema, medtem ko je Opel novo Astro opremil celo s spletnim asistentom OnStar. Hyundai med tekmece izstopa z možnostjo brezžičnega polnjenja mobilnih naprav, Renault pa želi kupce prepričati s ponudbo namenskih aplikacij, ki denimo nudijo informacije o vremenu ali omogočijo pregled elektronske pošte.

	<u>Peugeot 308</u> Povezava mobilne naprave in multimedijskega sistema je mogoča samo s pomočjo tehnologije Bluetooth.
	<u>Renault Megane</u> Prek sistema za glasovno upravljanje multimedijske enote je mogoče dostopati tudi do nekaterih funkcij mobilnega telefona.
	<u>Mazda 3</u> Mobilne naprave sicer ni moč sinhronizirati z multimedijskim sistemom, je pa mogoča izmenjava podatkov prek povezave Bluetooth.

	<u>Opel Astra</u> S pomočjo sistema Apple CarPlay ali Android Auto je povezava mobilne naprave z multimedijско enoto enostavna in hitra.
	<u>Hyundai i30</u> Podobno kot v Astri je do najpomembnejših funkcij mobilne naprave mogoče dostopati prek multimedijskega sistema.

Motorji

Pet popolnoma različnih pristopov

- **Peugeot 308** se v boj podaja s trivaljnikom! Četudi tak agregat v nižjem srednjem razredu že nekaj časa ni več posebnost, je Francoz na tem testu edini s tovrstno pogonsko rešitvijo.
- **Renault Megane** po vzoru svojega sonarodnjaka prav tako ponuja motor z le 1.2 litra delovne prostornine. Ta ima na papirju dovolj moči, v praksi pa mu prehitro zmanjka sape. Sicer razvije 205 Nm navora pri 2000 obratih na minuto.
- **Mazda 3** preseneča z visokim kompresijskim razmerjem. Njen dvolitrski bencinski motor z direktnim vbrizgom omogoča optimalno razmerje med porabo in zmogljivostjo. Pri 4000 obratih na minuto razvije 210 Nm navora.
- **Opel Astra** se na tem testu ponaša z najmočnejšim motorjem (150 konjskih moči), a 1.4-litrskemu agregatu primanjkuje uglajenosti. Za primerjavo s tekmeči: pri 2000 obratih na minuto razvije 230 Nm navora.
- **Hyundai i30** prepriča z izjemnim razponom vrtljajev. Že pri 1500 obratih na minuto ga prevzame elan, z veseljem pa se zavrti tudi v območju nad 6000 obrati na minuto. Maksimalni navor znaša 242 Nm.

Tehnični podatki

Podatek	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Motor – način izdelave in št. valjev	Štirivaljni, prisilno polnjeni	Štirivaljni	Štirivaljni, prisilno polnjeni	Štirivaljni, prisilno polnjeni	Štirivaljni, prisilno polnjeni
Konfiguracija valjev	vrstna	vrstna	Vrstna	vrstna	vrstna
Ventili/odmične gredi	4 na cilinder/2	4 na cilinder/2	4 na cilinder/2	4 na cilinder/2	4 na cilinder/2
Pogon odmične gredi	Veriga	Veriga	Veriga	Zobati jermen	Veriga
Delovna prostornina motorja	1353 cm ³	1998 cm ³	1399 cm ³	1199 cm ³	1197 cm ³
Moč motorja v kW/KM pri št. obratov/min	103(140)/6000	88(120)/6000	110(150)/5000	96(130)/5500	97(132)/5500
Navor – Nm pri št. obratov/min	242/1500	210/4000	230/2000	230/1750	205/2000
Najvišja hitrost	210 km/h	195 km/h	215 km/h	201 km/h	198 km/h
Menjalnik	Šeststopenjski ročni	Šeststopenjski ročni	Šeststopenjski ročni	Šeststopenjski ročni	Šeststopenjski ročni
Pogon	Na prednji kolesi	Na prednji kolesi	Na prednji kolesi	Na prednji kolesi	Na prednji kolesi
Tip zavor spredaj/zadaj	Kolutne/kolutne	Kolutne/kolutne	Kolutne/kolutne	Kolutne/kolutne	Kolutne/kolutne
Dimenzije pnevmatik testnega vozila	225/45 R 17 W	215/45 R 18 V	225/45 R 17 W	225/40 R 18 W	225/40 R 18 W
Tip pnevmatik	Michelin Primacy 3	Michelin Pilot Sport 3	Michelin Primacy 3	Michelin Pilot Sport 3	Continental SportContact 5
Velikost platišč	7 x 17"	7 x 17"	7,5 x 17"	7,5 x 18"	7,5 x 18"
Izpust CO2	124 g/km	119 g/km	117 g/km	107 g/km	124 g/km
Poraba – mestna v./izvenmestna v./povprečna	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
Prostornina posode za gorivo/vrsta goriva	50 l/Super	51 l/Super	48 l/Super	52 l/Super	47 l/Super
SCR-Kat/AdBlue – prostornina tanka	-	-	-	-	-
Hladilno sredstvo za klimatsko napravo	R1234yf	R1234yf	R1234yf	R1234yf	R1234yf

Jakost hrupa vozila	70 dB(A)	71 dB(A)	70 dB(A)	69 dB(A)	70 dB(A)
NDM prikolice z naletno zavoro/brez nal. zavore	1400/600 kg	1300/600 kg	1450/620 kg	1300/580 kg	1650/665 kg
Prostornina prtljajnika	395-1301 l	364-1263 l	370-1210	420-1228 l	384-1247 l
Dolžina/širina/višina (š: brez ogl. - z ogledali)	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

Stroški/garancija

Podatek	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Standard izpustov	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Letne pristojbine	86 €	88 €	72 €	48 €	82 €
Premijski razred - obvezno/polni kasno/delni kasko	16/21/19	17/26/22	17/20/20	17/21/21	17/21/20
Servisni intervali	15000 km/1 leto	20000 km/ 1 leto	30000 km/1 leto	25000 km/1 leto	30000 km/1 leto
Stroški servisiranja od/do	180/380 €	200/390 €	180/360 €	170/350 €	160/350 €
Garancija/jamstvo	Garancija	Garancija	Garancija	Garancija	Garancija
Trajanje garancija/omejitve km	5 let/brez omejitve km	3 leta/100000 km	2 leti/brez omejitve km	2 leti/brez omejitve km	5 let/100000km
Garancija za primer rjavenja	12 let	12 let	12 let	12 let	12 let
Mobilna garancija	Neomejena	Neomejena	Neomejena	Neomejena	Neomejena

Rezultati meritev

Podatek	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Pospešek: 0-50 km/h 0-100 km/h 0-130/0-160 km/h	3,1 s 9,8 s 15,4/25,5 s	3,3 s 9,9 s 17,7/28,9 s	3,3 s 9,5 s 15,3/24,1 s	3,2 s 9,9 s 15,7/26,8 s	3,3 s 10,1 s 16,6/29,7
Prožnost motorja 60-100 km/h 80-120km/h	6,6/8,4 s (4./5. p) 9,1/11,8 s (5./6. p)	9,6/13,8 s (4./5. p) 14,4/22,9 s (5./6. p)	8,0/10,5 s (4./5. p) 11,4/15,2 s (5./6.p)	8,0/10,7 s (4./5. p) 11,4/15,9 s (5./6. p)	8,2/13,0 s (4./5. p) 13,1/19,0 s (4./5. p)
Masa praznega vozila/naj. obremenitev	1343/477 kg	1330/485 kg	1276/539 kg	1289/461 kg	1318/499 kg
Razporeditev teže – spredaj/zadaj	60/40 %	60/40 %	60/40 %	62/38 %	62/38 %
Obračalni krog levo/desno	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
Zavorna pot 100-0 km/h s hladnimi oz. ogreti zavornami	36,1 oz. 33,9 m	37,0 oz. 36,5 m	36,1 oz. 34,5 m	37,3 oz. 36,2 m	38,3 oz. 37,2 m
Hrup v kabini Pri 50 km/h Pri 100 km/h Pri 130 km/h	58 dB(A) 65 dB(A) 70 dB(A)	60 dB(A) 69 dB(A) 73 dB(A)	59 dB(A) 65 dB(A) 71 dB(A)	59 dB(A) 66 dB(A) 71 dB(A)	59 dB(A) 65 dB(A) 70 dB(A)
Poraba na testu – izpust CO2	7,3 l/100 km – 173 g/km	6,8 l/100 km – 162 g/km	7,2 l/100 km – 171 g/km	7,0 l/100 km – 167 g/km	8,0 l/100 km – 190 g/km
Doseg vozila s polno posodo za gorivo	680 km	750 km	660 km	740 km	580 km

	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Poraba – športni krog	9,5 l/100 km	8,2 l/100km	9,2 l/100 km	8,1 l/100 km	9,3 l/100 km
Poraba – običajen testni krog in primerjava s tovarniškimi podatki	7,3 l/100 km tovarniški podatki: 5,4 l/100 km – odstopanje za 35 %	6,8 l/100 km tovarniški podatki: 5,1 l/100 km – odstopanje za 33 %	7,2 l/100 km tovarniški podatki: 5,1 l/100 km – odstopanje za 41 %	8,1 l/100 km tovarniški podatki: 4,6 l/100 km – odstopanje za 52 %	9,3 l/100 km tovarniški podatki: 5,5 l/100 km – odstopanje za 45 %
Poraba – varčni krog	6.6 l/100 km	6,1 l/100 km	6.0 l/100 km	6,3 l/100 km	7,3 l/100 km

- Športni krog: 54 km po avtocesti, od tega 20 km s polnim plinom
- Običajen testni krog: povprečna porava 155 dolgega testnega kroga revije AUTO BILD
- Varčni krog: 101 km po mestu in na podežελju, manj pritiskanja na plin

Cene/oprema

	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Model	Hyundai i30 1.4 T-GDI	Mazda 3 Skyactiv G-120	Opel Astra 1.4 Turbo EcoFlex	Peugeot 308 PureTech 130	Renault Megane Tce 130
Osnovna cena	22350 €	21090 €	22630 €	21900 €	19790 €
Oprema testnega vozila	Style (doplačilo 4100 €)	Sports-Line (doplačilo 3300 €)	Innovation (doplačilo 2150 €)	Allure (doplačilo 1600 €)	GT Line (doplačilo 4200 €)
Samodejni menjalnik	1900 € (sedemstopenjski z dvojno sklopko)	1900 € (šeststopenjski)	1450 v (šeststopenjski)	1500 (šeststopenjski)	1900 (sedemstopenjski z dvojno sklopko)
LED žarometi	900 €	Serijsko od paketa opreme Exclusive-Line dalje	1450 €	Serijsko od paketa opreme Allure dalje	Serijsko od paketa opreme GT Line dalje
Dvoconska klimatska naprava	Serijsko od paketa paketa opreme Style dalje	Serijsko od paketa opreme Center-Line dalje	Serijsko od paketa opreme Innovation dalje	Serijsko od paketa opreme Active dalje	Serijsko od paketa opreme Intens dalje
Navigacijski sistem	750 € (cena paketa)	690 €	840 €	640 €	690 €
Radarski tempomat	890 € (cena paketa)	1250 (cena paketa)	800 €	450 € (cena paketa)	690 € (cena paketa)
Ogrevanje sedežev	Serijsko od paket opreme Trend dalje	Serijsko od paketa opreme Sports-Line dalje	455 € (cena paketa)	290 €	290 €

Kovinska barva	590 €	560 €	560 €	590 €	590 €
Cena testnega vozila (ocenjeno)	27200 € (cena vključuje navigacijski paket za 750 €)	25080 € (cena vključuje navigacijski sistem za 690 €)	26 555 € (cena vključuje AGR sedeže za 685 €, navigacijski sistem 900 Interlink za 840 € in 17-palčna platišča za 250 €)	24 610 € (cena vključuje navigacijski sistem Plus za 640 € in 18-palčna platišča za 470 €)	25 130 € (cena vključuje navigacijski paket z 8-palčnim zaslonom na dotik za 690 € in 18-palčna platišča za 450 €)

Financiranje

	HYUNDAI	MAZDA	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
Osnovna cena	22350 €	21090 €	22630 €	21900 €	19790 €
Polog	Ni podatka	4218 €	4526 €	4380 €	3958 €
Mesečni obrok	Ni podatka	201 €	212 €	274 €	189 €
Končni obrok	Ni podatka	9870 €	11315 €	10403 €	9618 €
Skupni stroški	Ni podatka	21324 €	23473 €	24647 €	20380 €

Ocene

Karoserija	Možnih točk	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Prostornost spredaj	20	16	16	16	15	15
Prostornost zadaj	20	14	14	13	12	10
Občutek prostornosti	10	7	7	7	7	7
Prtljajnik	20	12	11	11	11	12
Variabilnost	10	6	2	4	2	3
Obremenitev s prtljago	10	6	7	6	6	6
Kot vlečno vozilo	5	3	4	3	5	3
Preglednost	15	10	9	9	8	9
Vtis kakovosti	20	16	16	15	16	16

Funkcionalnost	10	7	8	7	8	8
Varnostni sistemi	10	4	5	5	6	6
Skupni rezultat	150	101	99	96	96	95

Skrb za okolje	Možnih točk	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Zunanje mere	10	6	5	5	5	6
Masa praznega vozila	10	6	7	6	6	7
Izpust CO2	10	6	6	6	5	6
Razred učinkovitosti	5	4	4	4	4	5
Zunanji hrup	5	4	4	3	4	4
Okolju prijazne tehnologije	10	6	6	4	6	4
Skupni rezultat	50	32	32	28	30	32

Vozna dinamika	Možnih točk	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Vozne lastnosti	20	18	18	18	18	18
Elektronski sistemi za pomoč pri vožnji	15	12	14	13	12	12
Sprint	10	10	10	10	10	10
Agilnost	20	16	17	17	16	16
Vodljivost	20	16	17	17	15	16
Oprijem	10	7	7	7	7	7
Obračalni krog	10	6	5	6	5	6
Delovanje zavor	20	18	17	14	12	14

Skupni rezultat	125	103	105	102	95	99
-----------------	-----	-----	-----	-----	----	----

Kategorija "Connected Car"	Možnih točk	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Telefoniranje	5	4	4	4	4	2
Navigacija	10	4	4	5	7	3
Internetne funkcije/aplikacije	10	5	6	1	1	1
Avdio	5	5	5	5	5	5
Asistenčni sistemi	20	13	14	13	9	5
Skupna ocena	50	31	33	28	26	16

Udobje	Možnih točk	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Vstop v vozilo	5	4	4	3	4	3
Položaj sedenja	20	17	17	17	16	16
Prednja sedeža	25	19	21	18	20	18
Sedeži zadaj	10	7	8	7	7	6
Upravljanje	10	8	7	7	5	6
Vzmetenje	30	25	24	20	19	22
Hrup v kabini	10	7	7	5	7	7
Občutek glasnosti v kabini	15	12	11	10	12	11
Opremlje-nost s sistemi za večje udobje	15	14	13	15	12	12
Klimatska naprava	10	6	6	6	6	6
Skupna ocena	150	119	118	108	108	107

Pogon	Možnih točk	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Pospeševanje	15	11	11	10	10	11
Prožnost	20	16	13	9	11	13
Najvišja hitrost	5	3	4	3	3	3
Kultiviranost	15	12	11	11	12	117
Živahnost	10	7	7	8	6	7
Menjalnik	20	15	14	16	14	14
Poraba na testu	30	21	21	22	20	22
Doseg	10	4	4	4	3	4
Skupna ocena	125	89	85	83	79	85

Ocena po kategorijah	Možnih točk	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Skupaj	650	475	472	445	434	434

Stroški	Možnih točk	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
Cena	20	8	9	11	11	11
Odstotek vrednosti ob nadaljnji prodaji (podatki podjetja Schwacke)	15	8	7	9	6	7
Pristojbine/zavarovanje	10	6	6	3	6	6
Vzdrževanje	10	2	4	2	4	4
Garancija	15	12	4	6	10	4
Stroški goriva	20	14	14	14	13	14
Stroški ob nakupu dodatne opreme	10	6	7	6	6	6

Skupno število točk	Možnih točk	Hyundai	Opel	Mazda	Renault	Peugeot
	750	531	523	496	490	486

Uvrstitev		1.	2..	3.	4.	5.
Cena v evrih		27200	26555	25080	25130	24610
Cena na eno doseženo točko		51,22 €	50,77 €	50,56 €	51,29 €	50,64 €
Uvrstitev glede na razmerje med plačanim in dobljenim		4.	3.	1.	5.	2.

Faktor privlačnosti

Pri tej kategoriji je v ospredju individualni okus, zaradi česar se slednja tudi ne upošteva v skupni oceni.

Kategorija/Mo-del	Hyundai	Opel	Peugeot	Mazda	Renault
Oblika	4	4	4	4	5
Temperament	4	4	4	4	3
Upravljanje z vozilom	4	5	4	4	3
Počutje	5	4	4	3	3
Imidž	3	3	3	3	3
Skupaj	4	4	4	4	3

Legenda: 5 = sanjsko, 4 = vseh nam je, 3 = sprejemljivo, 2 = lahko bi bilo bolje, 1 = dolgočasno

Vsak od štirih konkurentov zna prepričati, a posebnega slovesa zaenkrat ne uživa nobeden od njih. To seveda ni nikakršna kritika, zgolj opazka, da testirani jekleni konjički ne spadajo med pripadnike kake bolj prestižne štirikolesne družčine. Sami smo se sicer najbolje počutili v tihem in udobnem Hyundaiu, za največji užitek pri vožnji pa je bila s svojim živahnim motorjem zaslužna Mazda. Za preostale kandidate tako ne ostane ravno veliko lovorik, s čimer pa ni nič narobe, saj so tako motorizirani pripadniki nižjega srednjega razreda v celoti precej spodoben nakup.

Zaključek

Mnenje urednikov Barendra Sandersa in Jana Horna

Hyundai i30 se je razvil v pravega Golfa. Tako midva vidiva njegovo vlogo vsaj v tem testu. Ni je namreč stvari, ki bi na kvalitetno izdelanem Korejcu zmotila ali vsaj malce negativno izstopala, prisoten je zgolj občutek, da je to vozilo preprosto kos vsem vsakodnevnim izzivom. V tem je tudi razlog, da se je Hyundai i30 brez pretiranega napora, a vsekakor nepričakovano zavihtel na prvo mesto tega primerjalnega testa. Manjše presenečenje je pripravila tudi Mazda, ki s svojim dvolitrskim štirivaljnikom dokazuje, da se tudi brez prilagajanja trendu downsizinga da razviti odličen motor.

Končna uvrstitev (maksimalno število točk znaša 750)

1. mesto/531 točk: Hyundai i30. Vsestransko dovršen, dobro opremljen ter z najboljšimi zavorami med konkurenti.
2. mesto/523 točk: Opel Astra. Tehnološko izpopolnjena in dinamična Nemka je nekaj točk izgubila zaradi malenkostnih šibkosti, med katerimi zagotovo izstopa agregat.
3. mesto/496 točk: Mazda 3. Japonska predstavnica na tem testu ponuja največ voznških užitkov, žal pa se to negativno pozna pri udobju.
4. mesto/490 točk: Renault Megane. Njegova dinamična oblika obljublja preveč. Predvsem bi bilo potrebno dodelati motor.
5. mesto/486 točk: Peugeot 308. Kljub trivaljniku pod motornim pokrovom se lahko suvereno postavi ob bok tekmečem, pri tem pa mami še z ugodno ceno.