

# Klassewerk

Er was eens een tijd, dat de Volkswagen Golf werd gewaardeerd om zijn kwaliteiten en hij de absolute nummer 1 van het Nederlands koperspubliek was. Dat tijdperk ligt inmiddels ver achter ons: kleine hatchbacks, EV's en SUV's hebben de Golf in de verkoopstatistieken van zijn voetstuk geworpen. Bovendien knaagt de concurrentie in het traditionele C-segment steeds fanatieker aan zijn stoelpoten. Is de Volkswagen Golf nog steeds de beste auto in zijn klasse?

**Tekst:** Michael Godde, Jaap Peters, Igor Stufzand **Foto's:** Daniela Loof, Zbigniew Mazar, Frank Ratering

## Audi A3 Sportback 35 TFSI

NL 37.853 euro  
BE 29.420 euro

## Hyundai i30 1.5 T-GDI 48V

NL 32.795 euro  
BE 26.999 euro

## Seat Leon 1.5 TSI

NL 33.050 euro  
BE 26.650 euro

## Mazda 3 e-Skyactiv G 150

NL 31.490 euro  
BE niet leverbaar

## Volkswagen Golf 1.5 e-TSI

NL 38.490 euro  
BE 33.090 euro

## Ford Focus 1.0 EcoBoost

NL 30.945 euro  
BE 29.745 euro

## BMW 118i

NL 35.605 euro  
BE 29.350 euro





Fraai en overzichtelijk vormgegeven dashboard, met klassieke schakelaars voor de klimaatbeheersing. Zo zien we het graag!



Sportstoelen met geïntegreerde hoofdsteunen maken deel uit van het uitrustingsniveau S Edition.



## Audi A3 Sportback

Da's wel even schrikken, als je een blik werpt op het specificatieblad van de geteste Audi A3 Sportback 35 TFSI. Zijn totale verkoopprijs bedraagt ... 45.753 euro. Goed, nu is de auto wel uitgevoerd als sportieve S Edition en behangen met allerlei smakelijke opties, maar dat verheft de A3 nog niet tot een hogere klasse. Onder zijn motorkap ligt immers precies dezelfde 1,5-liter viercilinder als in de Seat Leon die we hier eveneens voor het voetlicht brengen. Hij staat ook op hetzelfde MQB-platform als de Leon. Hoe laat de meerprijs van ruim 11.000 euro (!) ten opzichte van zijn Spaanse broertje zich dan verklaren?

Meer ruimte heeft de A3 Sportback namelijk niet te bieden, een grotere kofferbak evenmin. Audi levert ook al geen completere veiligheidsuitrusting, want vermoeidheidsherkenning wordt niet aangeboden en verkeersbordherkenning is alleen op een duurdere uitvoering beschikbaar. Bij eerdere generaties van de A3 en de Leon was er nog een duidelijke onderscheid in afwerking

en materiaalkeuze, maar ook deze voor-sprong is de Audi met het verstrijken der jaren kwijtgeraakt.

### Beproeving

De test-A3 is voorzien van adaptieve schokdempers, net als bij de Leon tegen meerprijs.

Met dien verstande dat de Audi (evenals de Volkswagen Golf) een onafhankelijke multi-link-ophanging voor de achterwielen heeft, terwijl de Seat het moet stellen met 'slechts' een eenvoudigere torsie-as. Bij een zware beproeving van het onderstel, bijvoorbeeld op een beroerde kasseienweg met diep



Kies je voor een A3 Sportback met S Tronic-transmissie, dan krijg je automatisch een 48-volt mild hybrid-systeem.

## Hoe laat de meerprijs van ruim 11.000 euro zich verklaren?

zijn voorwielen naar de buitenkant van de bocht te schuiven.

### Ontspannen

De combinatie van de 1,5-liter TFSI-viercilinder met de dubbelgekoppelde zeventraps S Tronic-transmissie is een erg prettige. Met een vermogen van 150 pk, moedigt de aandrijflijn een ontspannen rijstijl aan, zonder kracht in te boeten als de omstandigheden daarom vragen. De S Tronic-bak wisselt razendsnel en schokvrij van verzet. In vergelijking met de transmissie van de BMW 118i, blijft hij veel minder lang in een

liggende putdeksels, blijft in de A3 Sportback de rust veel langer intact dan in de Leon. Audi heeft duidelijk meer tijd en energie geïnvesteerd in het perfectioneren van het onderstel. Zet je de adaptieve schokdempers van de A3 in de sportstand, dan is de afstemming niet zo nadrukkelijk hard als in de sportiever rijdende Seat. En wanneer je op zoek gaat naar de grenzen, begint de Audi bij een iets lager tempo voorspelbaar over

hoge versnelling hangen. Ook dankzij het 48-volt mild hybrid-systeem heeft de aandrijflijn van de Audi een veel soepeler karakter. De A3 Sportback springt zuinig om met de benzine: over de testperiode noteerden wij een gemiddelde van 1 op 15,2 (6,6 l/100 km) - identiek aan het testverbruik van de Seat en de Golf.

Toch blijft de vraag: is de Audi A3 Sportback 35 TFSI S Tronic in S Edition-verpakking zijn meerprijs van ruim 11.000 euro ten opzichte van de evenmin karig uitgevoerde Seat Leon 1.5 TSI FR waard? Wij vinden van niet.



Zoveel ruimte had je nog nooit in een BMW 1-serie. De afwerking is prachtig, de bediening intuïtief.



In de loop der jaren heeft BMW het iDrive-systeem steeds verder geperfectioneerd.



## BMW 1-serie

Ook de geteste BMW 118i is tot de nok toe gevuld met optionele lekkernijen. Het onderstel heeft een sportieve afstemming, de mate van stuurbeheersing is snelheidsafhankelijk, je zit in lekkere sportstoelen en BMW heeft een set mooie 18-inch wielen met Michelin Pilot Sport 4-banden onder de auto geschroefd. De totaalprijs? Die bedraagt 39.695 euro. Dat klinkt een stuk prettiger in de oren dan de premiumprijs van de Audi.

### Voeren

Tijd om de motor te starten. En dat is een ontnuchterende ervaring. Ratelend wordt

de 1,5-liter driecilinder door de startmotor aangezwengeld. De zeventraps transmissie doet zijn uiterste best om de versnelling te selecteren waarin het optimale koppel voorhanden is. Hoewel wat onrustig, gaat 'm dat prima af - totdat je plotseling het gaspedaal diep intrapt. Dan lijkt de bak zich in zijn opdracht te verslikken, en kost het 'm tijd om weer tot zichzelf te komen. Niet gunstig voor het rijplezier.

De driecilinder van de BMW 118i moet alle zeilen bijzetten om het viercilindergeweld in deze test van repliek te kunnen dienen. Op de sprint ziet-ie zijn achterstand gestaag groter worden. Alle zware arbeid maakt de BMW bovendien dorstig; het

benzineverbruik van 6,8 l/100 km (1 op 14,7) is in dit gezelschap het hoogst. Toch wekt de BMW op de slalom totaal geen trage indruk. Dat heeft-ie te danken aan zijn sportief afgestemde M Sportonderstel en gripgrage Michelin-banden. Enkel de Ford (óók een driecilinder) kronkelt nog net iets sneller tussen de pylonen door. Ook op het test-

circuit zet de BMW zijn beste beentje voor. Hij stuurt als op rails door de bochten. Zijn grenzen liggen mijlenver weg, en als de wielen het contact met het asfalt dreigen te verliezen, dan begint de auto eerst veilig en voorspelbaar over z'n voorwielen weg te

glijden. De besturing kent geen onrust, en blijft je continu voeren met informatie. Net als de Ford, heeft de BMW een remsysteem dat krachtig en vol gevoel vertraagt. Het ESP van de BMW kan onmogelijk van paniekerigheid worden beticht. Eigenlijk verrast

ons dat niet; in andere uitvoeringen van de 1-serie krijgt het immers veel hogere motorvermogens te verwerken.

### Ledematen

Vanzelfsprekend heeft de sportieve setup nadelige gevolgen voor het rijcomfort. Gelukkig is de vering niet bikkelhard; de sportieve automobilist zal het contactgevoel roemen. Maar na een lang stuk sturen met de 118iA, kan de beweeglijkheid van de auto je uiteindelijk danig op onze zenuwen gaan werken. De opties met M Sport-label zijn niet voor iedereen weggelegd.

Heel anders dan zijn achterwielaangedreven voorgangers, is de huidige generatie van de BMW 1-serie verrassend ruim. Voorin zit je zonder meer riant, achterin kun je met een beetje passen en meten prima je ledematen kwijt. De Volkswagen Golf, Seat Leon en Ford Focus hebben in de breedte wel wat meer armslag te bieden.

Als de BMW 1-serie al in aanmerking komt voor het premium-label, dan gaat dat beslist op voor zijn degelijke bouwkwiteit. We hebben geen rammeltje of kraakje aan de auto kunnen ontlokken. Dat is bij sommige concurrenten wel anders. De afwerking van het interieur en de kwaliteit van de toegepaste materialen zijn in de BMW veruit het best.

## De bak lijkt zich in zijn opdracht te verslikken, en heeft even tijd nodig om weer tot zichzelf te komen.



Met een vermogen van 136 pk moet de driecilinder van de BMW het hoofd buigen voor de concurrentie.

# Ford Focus

De Ford Focus heeft een facelift ondergaan. Niets ingrijpends, alleen wat uiterlijke verjonging. Afgezien van een gemoderniseerd multi-mediasysteem, blijft technisch alles zoals het is. We hebben de vernieuwde Focus in het vorige nummer van *Auto Review* laten zien, in februari staat de auto bij de dealers. Voor deze test moesten we daarom nog genoeg nemen met het 'oermodel', dat wordt aangedreven door de eveneens bekende 1,5-liter EcoBoost-motor met 48-volt mild hybrid-systeem.

Hoewel de Ford Focus alweer zijn vierde bestaansjaar heeft bereikt, zijn z'n rijeigenschappen nog steeds ongeëvenaard. Als ST-Line heeft de auto een verlaagd onder-

stel, waarmee hij op de slalom en het test-circuit elke concurrent om de oren slaat met de snelste tijden. Je hebt karrenvrachten grip en een voortreffelijke terugkoppeling van de besturing. Je moet van goeden huize komen om 'm uit het spoor te krijgen. Nog altijd een bijzonder gemakkelijke sturende auto, die Ford!

Daar kunnen Audi en zelfs BMW lering uit trekken. Ook op de remmentest presteert de Focus opperbest. Geen van zijn tegenstanders weet bij een noodstop vanaf 100 km/h (met opgewarmde remmen) in minder dan 33,0 meter tot stilstand te komen. De stabiliteit blijft daarbij uit de kunst. Alleen de Seat staat met koude remschijven en -blokken nog nét iets eerder stil.

## Perfect in balans

Net als de BMW heeft de Ford een driecilinder motor, die wordt aangevuurd door een turbo. Uit een inhoud van slecht 999 cm<sup>3</sup> peutert het blokje een vermogen van 155 pk. Laat je niet misleiden door het Hybrid-embleem op de achterklep: de auto heeft 'slechts' een 48-volt startgenerator, die de

Ook al gaat het maar om 300 euro, je kunt de meerprijs van de ergonomische bestuurdersstoel beter in je zak houden.



Lekker dik sportstuur. Dankzij de fysieke knoppen en schakelaars, stuurt de bediening je zelden met een kluitje het riet in.



Knappe prestatie: uit een cilinderinhoud van 1 liter perst de EcoBoost-motor een vermogen van 155 pk.

## Nog altijd een bijzonder gemakkelijke sturende auto, die Ford!

motor onder vollast een elektrische energiestoot geeft. De handgeschakelde zesbak heeft relatief korte overbrengingsverhoudingen; bij 130 km/h laat de motor al 3100 tpm op de toerenteller noteren. Met een gemiddeld verbruik van 6,7 l/100 km (1 op 14,9), staat de Ford op ooghoogte met

de Hyundai en de Mazda. De Focus is ongeveer 10 centimeter langer dan de Golf. Niet zo vreemd dus, dat de inzittenden genoeg ruimte hebben, ook voor hun bagage. De kofferbak heeft een inhoud van 392 tot 1354 liter, het maximum laadvermogen van 579 kilo is voor een auto uit het C-segment

aanzienlijk. Als je de achterbank neerklaapt, verhindert een opstaande rand dat je zware spullen naar voren kunt doorschuiven. Over de veiligheidsuitrusting van de Ford geen gemuggenzift. Een enkele concurrent zit nog rijker in zijn hulp- en assistentiesystemen, maar de Ford zit op dit testonderdeel op gelijke hoogte met de Audi en de BMW.

Zoals het een Ford betaamt, staan de sportieve rijeigenschappen het comfort in de Focus niet in de weg. Hoewel de afstemming duidelijk stugger is dan bij de (adaptief gedempte) Volkswagen en Audi, worden oneffenheden in het wegdek keurig gladgestreken. De voor- en achteras zijn daarbij perfect in balans. Onze test-Focus is uitgerust met een ergonomische, in tien verschillende richtingen verstelbare bestuurdersstoel, maar deze optie voegt in onze ogen niets toe. De passagiers achterin zullen de zachte vulling van de bank na een lange rit vervloeken; je benen worden matig ondersteund en ook de rugleuning is zo plat als een plank.

Nadat we op elk testonderdeel de punten hebben verdeeld, komt de Ford Focus 1.0 EcoBoost Hybrid gevaarlijk dicht in de buurt van de veel duurdere Volkswagen Golf. Sterker nog: als er één auto is waarvoor de Volkswagen moet vrezzen, dan is het de Ford wel.



De i30 is solide afgewerkt en de bediening is net zo logisch als in vroegere Volkswagens.

## Hyundai i30

Zouden ze bij Volkswagen weleens nachtmerries hebben, waarin een Koreaans spook het hele concern uit Wolfsburg omverblaast? Wat Hyundai de laatste jaren laat zien, is buitengewoon indrukwekkend. Het merk rijgt de testoverwinningen aan en dat gaat in de meeste gevallen ten koste van Volkswagen. Zo wist de Hyundai Tucson in het vorige nummer van *Auto Review* de Volkswagen Tiguan te verslaan - dat was tien jaar geleden ondenkbaar.

De i30 is met zijn leeftijd van vier jaar relatief oud, al kreeg hij in 2020 een facelift. Hij maakt het de Golf deze keer niet moeilijk, maar strijdt wel tot het eind mee om de podiumplaatsen. Met zijn kostenbalans weet de i30 altijd veel punten te scoren. De basisprijs van 32.795 euro is na de Ford en de Mazda het laagst, maar vooral de garantievoorwaarden van de Koreaanse automerken zijn onovertroffen. Vergeleken met de zeven jaar van concerngenoot Kia is de vijf jaar van Hyundai wat magertjes, maar het is nog altijd meer dan alle andere concurrenten in

dit vergelijk bieden. De Hyundai i30 is op papier de krachtigste auto, zijn viercilinder turbomotor levert 160 pk. Dat vertaalt zich niet in de snelste honderdsprint, maar hoe harder je doorrijdt, des te meer concurrenten hij inhaalt. Bij 150 km/h heeft hij bijna alle rivalen achter zich gelaten en jaagt hij in hetzelfde tempo als de Seat Leon op

koploper Volkswagen Golf. Ondanks deze sportieve inborst, is het verbruik van 6,7 l/100 km best netjes. De Ford en de Mazda verbruiken precies evenveel benzine. In dat opzicht zijn de verschillen tussen de zeven auto's uiterst klein; ze verstoken allemaal tussen de 6,6 en 6,8 liter benzine. Bij de Hyundai draagt het 48-volt-systeem,



De 160 pk sterke viercilinder turbomotor heeft een 48-volt-startgenerator.



Smalle stoelen, zonder de mogelijkheid om de zitting te verlengen.



## Hyundai verslaat Volkswagen regelmatig, maar de i30 moet zijn meerdere erkennen in de Golf.

dat de start-/stopfunctie overneemt, flink bij aan de brandstofbesparing in de stad en in de file. De versnellingsbak werkt met een elektrisch gestuurde koppeling. Daar lijdt het pedaalgevoel wat onder, maar een voordeel is dat het systeem in de zeilmodus schiet zodra je je voet van het gas haalt. En ook daarmee bespaar je dure benzine.

### Niet opvallen

De i30 is op comfortgebied vooral onopval-

lend. De onderstelafstemming is niet zacht, daarvoor voel je de dwarsrichels te nadrukkelijk onder je doorschieten. Tegelijk is de Hyundai niet zo stevig geveerd als de BMW. De stoelen ontbreekt het wat aan profilering en de rugleuning is te kort. Toch is het comfort op lange afstanden heel aardig voor elkaar. Voorin hebben de concurrenten van het Volkswagen-concern meer te bieden, maar bij Audi en Volkswagen moet je wel extra betalen voor fijne stoelen.

De rijeigenschappen zijn net als het comfort vooral onopvallend. De auto schuift in bochten eerder over zijn voorwielen dan de

concurrentie en het ESP is overrijverig met zijn ingrepen. Pluspunten hebben we voor de besturing, die een keurige feedback geeft en vergeleken met de zes concurrenten nauwkeurig is. Wil je een sportievere i30, dan bestel je voor 750 euro de N Line.

De Hyundai i30 is niet de goedkoopste compacte middenklasser, dat is de Focus. Maar voor een bedrag van 32.795 euro krijg je een compleet uitgeruste auto. De elektrisch verstelbare voorstoelen hebben niet alleen verwarming, maar ook ventilatie, en het grote multimediasherm van 10,25 inch is standaard.



Intiem Mazda-interieur met goede ergonomie.



De stoelen van de Mazda zitten comfortabel, maar bieden nauwelijks zijdelingse steun en de zittingen zijn te kort.

## Mazda 3

Eerst even enkele woorden over een onderdeel waarvoor we geen punten geven: het uiterlijk. Wat is het fijn dat merken in het C-segment voor afwijkend design durven te gaan. Alle lof voor de Mazda 3. Tegelijk is het jammer dat deze durf door de Nederlandse koper niet wordt beloond. Pas in de onderste regionen van de verkooplijsten, op een bescheiden 107e plek, vinden we de Mazda 3 terug. Jammer, temeer omdat zijn techniek liefhebbers in vervoering brengt.

Als enige van alle testauto's beschikt de Mazda niet over een turbomotor. Zijn tweeliter viercilinder met 150 pk kan vrij ademen. Sinds de facelift heeft hij wel

cilinderuitschakeling en een 24 volt-start-generator. Het karakter van de Mazda 3 is wezenlijk anders dan dat van de overige testdeelnemers. Omdat hij geen turbo heeft, komt hij pas bij hoge toerentallen op stoom. Daardoor moet je vaker schakelen dan bij de Focus, die al vanuit de onderste toerenregionen veel krachten weet te mobiliseren. Dat is overigens niet erg, want de zes versnellingen sluiten mooi aan, de schakelwegen zijn kort en de pook schakelt nauwkeurig. De atmosferische motor reageert alert op bewegingen van het gaspedaal, geeft het vermogen mooi gelijkmatig af en is stiller dan de turbomotoren van de concurrentie. Wie denkt dat de hoge toerentallen tot flinke

dorst leiden, heeft het mis. Met 6,7 liter per 100 kilometer (1 op 14,9) loopt de Mazda 3 keurig in de pas met de rest.

### Krap, sportief en betaalbaar

Op het comforthoofdstuk weet de Mazda zijn stempel niet te drukken, wat vooral te wijten is aan het onevenwichtige veergedrag. Op de

## Als we alle opties bij de basisprijs optellen, is de Mazda 3 de goedkoopste testauto.

snelweg is de kleinste hobbel voldoende om hem uit balans te brengen en de reactie op drempels en richels is in de meeste gevallen niet erg fijngevoelig. De oplossing is om met zoveel mogelijk mensen op reis te gaan, want dan gedraagt de Mazda zich duidelijk

evenwichtiger. Al reageert de vooras ook dan stoterig op grote oneffenheden.

Bij de dynamische proeven slaat de Mazda hard terug. Op de slalom is hij sneller dan de drie rivalen van het Volkswagen-concern. Ook op het handlingparcours gooit de

sportieve Mazda zijn ziel en zaligheid in de bochtenstrijd, met een glansrol voor de standaard 18-inch wielen met schoeisel van Michelin. In krappe bochten bouwt hij veel grip op. Maar vooral de besturing is geniaal, aan het stuurgevoel van de Mazda 3 kan geen van de andere auto's tippen. De feedback is glashelder en ook voor de precisie niets dan lof. Daarbij is de remweg met 33,7 meter (warme schijven) ook nog eens kort, waardoor de Japanner veel punten binnen harkt.

Het is jammer dat de Mazda 3 het op één onderdeel volledig laat liggen: zijn ruimte. In alle opzichten doet hij het matig, hij draagt de rode lantaren met zijn ruimte voorin én achterin en ook met zijn kleine bagageruimte. Voorin is het al een krappe bedoening, maar achterin wil je als volwassene eigenlijk helemaal niet zitten. Stap je daarna achter in een Volkswagen Golf, dan waan je je in een directiewagen. De bagageruimte van 351 tot 1026 liter is in deze klasse eveneens onderbemeten.

Maar in het kostenhoofdstuk zijn de rollen omgedraaid. De veiligheidsuitrusting van de Mazda 3 e-Skyactiv G 150 M Hybrid is riant en de auto is - als we alle opties bij de basisprijzen hebben opgeteld - de goedkoopste van dit septet. Hij kost 31.490 euro.



Mazda doet het anders: grote motor zonder turbo en met voortreffelijke draai-eigenschappen.

# Seat Leon

Seat is van oudsher het sportieve merk van de Volkswagen-groep, maar verloor de laatste jaren zijn wilde haren. Dat betekent niet dat de nieuwe Leon er slaapverwekkend uitziet. Het modulaire MQB-platform bood Seat voldoende vrijheid voor een eigen invulling. Nog altijd probeert Seat sportieve kopers te enthousiasmeren, de Leon richt zijn pijlen dan ook op de Focus. Dat lukt niet helemaal, want de Ford is met afstand de bestverkochte auto uit het C-segment en blijkt ook in deze test niet te kloppen met zijn rij-eigenschappen. Toch is ook de Leon met een 44ste plek best in trek. In Duitsland is hij na de Golf zelfs de populairste compacte middenklasser, een prestatie van formaat van de Spanjaarden.

Opvallend is dat Seat minder isolerende materialen heeft gebruikt dan Audi en Volkswagen, wat enige afbreuk doet aan het comfort. De viercilinder is veel duidelijker hoorbaar, misschien dat dit het gevolg is van de sportieve ambities. De besturing is scherp en de achterkant is niet te beroerd om een stap opzij te zetten. De Leon heeft achter een torsie-as, in tegenstelling tot de A3 en de Golf. Als je wel raad weet met het sportieve geweld, kun je veel lol beleven aan de Leon. Hij is nauwkeurig te plaatsen, al komt zijn sportieve gedrag niet in de buurt van de snaarstrakke Ford Focus. Wel maakt hij gehakt van de Golf en daar zullen ze bij Seat stiekem een sherry op drinken.

Nog even over die simpele torsie-as, die uit kostenoverwegingen is ingebouwd. Hij

wordt weliswaar door adaptieve dempers gecontroleerd, maar het comfort is niet zo evenwichtig als in de A3 en de Golf. De Seat reageert met de vijftienvoudig verstelbare dempers houderiger op oneffenheden dan de Golf, die alle hobbels en bulten moeiteloos vereffent. Vooral met volle belading is het comfortverschil groot.

Goede zijdelingse steun, maar korte zittingen.



De Leon 1.5 TSI heeft standaard een digitale cockpit.



De viercilinder neemt genoeg met 6,6 l/100 km, net als in de Golf.

op reportage waren. Dit euvel is niet uniek, auto's met het MQB-platform staan al langer bekend om problemen met de klimaatregeling. De digitale infrastructuur heeft dringend een update nodig.

Als de zon doorbreekt en de poetsdoekjes opgeborgen kunnen worden, worden we weer wat vrolijker van de Seat Leon. Hij is behoorlijk ruim, maar niet zo ruim als de Golf. De basisprijs ligt liefst 5000 euro lager. Waar je bij de Golf 38.490 euro moet betalen voor de 1.5 TSI, is bij de Seat Leon een bedrag van 33.050 euro voldoende. Met alle opties bij elkaar opgeteld, wordt het verschil alleen maar groter. De Golf gaat ruim over de 40.000 euro heen, de Seat Leon met adaptieve schokdempers en 18-inch lichtmetaal kost 34.685 euro. Voor de 6000 euro die je in je zak houdt, kun je heel leuke dingen doen ... Bij beide merken krijg je vier jaar garantie. Alleen Hyundai is guller en gunt je een extra kostenvrij jaar.

Bij de Leon moet je wel genoeg nemen met minder veiligheidsopties dan bij de Golf, al zijn het zaken waar je ook wel zonder kunt. Zo kun je de Leon niet bestellen met zijairbags achter, een head-up display, adaptieve bochtverlichting en isofix-bevestigingspunten op de bijrijdersstoel.

## Seat heeft minder isolatiemateriaal gebruikt dan Audi en Volkswagen.

### En toen hield de airco ermee op

Ook bij de bediening zien we verschillen ten opzichte van zijn concerngenoten. De (irritant) lange verwerkingstijden van het infotainmentsysteem zien we ook bij de Audi en de Volkswagen, maar bij onze test-Leon

hield het systeem er zelfs een volle dag mee op. En dat is op een herfstdag met beslagen ruiten een uitstekende aanleiding om met koffiekopjes te willen smijten. We moesten weer met een doekje in de weer, alsof we voor ons zusterblad *Classic Cars*





De Golf is een heel ruime auto, maar hopelijk pakt Volkswagen bij de facelift de onlogische bediening aan.



## Volkswagen Golf

In een grote vergelijkende test met auto's uit het Golf-segment, mag de naamgever uiteraard niet ontbreken. Eind 2019 verscheen de huidige generatie en voor het eerst doemde de vraag op of dit de laatste zou zijn. Waar de Golf ooit het einde van de Kever inluidde, kan de elektrische ID.3 op zijn beurt de Golf weleens van zijn troon stoten (zie ook de directe vergelijking elders in deze *Auto Review*). AI geeft de Golf zich nog niet gewonnen en heeft hij bovendien vele trouwe fans. In Duitsland staat hij nog altijd bovenaan in de verkoopljsten en ook bij ons staat hij in de top 20. AI moet hij de directe concurrenten Ford Focus en Toyota Corolla voor zich dulden. De Golf heeft last van het chiptekort, in 2021 haperde de productie meermaals vanwege het gebrek aan halfgeleiders.

De achtste generatie van de Golf verschilt uiterlijk weinig van zijn voorganger, maar bij het interieur sloeg het merk een flater. Waar Volkswagen ooit het toonbeeld was van een logische bediening, werd bij de Golf gekozen voor een hemeltergend systeem van aanraakschermen. Vooral het koeler of warmer zetten van de klimaatregeling met

de (in het donker onverlichte!) sliders is een drama. Bij onze testauto waren de laadtijden van de menu's veel te lang. Soms waren we al twee minuten onderweg voordat de symbolen op het scherm verschenen. Meestal werkte de draadloze telefoonoplader niet. Tot slot bleek de spraaksturing traag van begrip, misschien moet Volkswagen bij BMW in de leer om te zien hoe het wel moet.

Afgezien daarvan, is de Golf gewoon een goede en doordachte auto. Dat begint al met

zijn ruimte: dat is voorin onovertroffen. Geen concurrent kan tippen aan de hoofd- en beenruimte en ook de bewegingsvrijheid is ongeëvenaard. Achterin biedt de Focus meer beenruimte, maar in de Golf hoeven zelfs lange mensen niet met hun kruin tegen het dak te schurken. Nog meer lof hebben we voor de achterbank, die zo goed zit dat hij uit de Passat geschroefd lijkt te zijn, of zelfs uit een auto uit een nog hogere klasse. De buitenste plaatsen voelen aan als een



De soepele 1,5-liter turbo kennen we uit de Audi en de Seat.



De ErgoActive-bestuurdersstoel met massagefunctie zit uitstekend.



Altijd doen: 960 euro bijbetalen voor adaptieve schokdempers.



## Niemand kan de Golf verwijten dat-ie zo saai rijdt als-ie eruitziet.

afzonderlijke stoel, je lichaam wordt perfect ondersteund en je bovenbenen bungelen niet in het luchtledige. Ook de ErgoActive-bestuurdersstoel biedt passende ondersteuning voor je ledematen en rug en blijft ook op lange afstanden fijn zitten. Alleen de sportstoelen van de Audi zitten nog beter.

### Comfortabel én sportief

Een Golf staat van oudsher bekend om zijn goede veercomfort en ook dat is bij genera-

tie 8 weer prima voor elkaar. Dat heeft de testauto mede te danken aan de optionele adaptieve schokdempers. Op de snelweg dient de vergelijking met auto's uit de hogere middenklasse zich opnieuw aan, zelfs concerngenoot Audi A3 verwerkt oneffenheden niet zo goed. Ook op slecht wegdek heeft het onderstel hoge reserves en in de verschillende rijprogramma's is het verschil tussen sportief en comfortabel duidelijker voelbaar dan in de Audi.








Op dynamisch vlak maakt de Golf evenmin fouten. Nooit maakt de auto rare sprongen, altijd blijft hij goed beheersbaar; ook als

je wilde capriolen uithaalt. De nauwkeurige besturing en de goede tractie overtuigen eveneens, zodat niemand de Golf kan verwijten dat-ie net zo saai rijdt als-ie eruitziet. De 1,5-liter benzinemotor kennen we uit de Audi en de Seat, zijn verbruik is met een gemiddelde van 1 op 15,2 dan ook identiek.








De Golf 1.5 eTSI 7-DSG is wel een dure auto: met alle opties van de testauto bij de basisprijs opgeteld, kost hij 40.360 euro. Alleen de Audi is onder de streep duurder. Maar als we alle punten bij elkaar optellen, blijkt de Volkswagen Golf toch weer niet te kloppen en wint hij deze uitgebreide test.



**VERGELIJKENDE TEST | GOLFBREKERS IN DE GOLF-KLASSE**

TECHNIEK							
	<b>Audi A3 Sportback 35 TFSI S Tronic</b>	<b>BMW 118iA</b>	<b>Ford Focus 1.0 EcoBoost Hybrid</b>	<b>Hyundai i30 1.5 T-GDI 48V</b>	<b>Mazda 3 e-Skyactiv G 150 M Hybrid</b>	<b>Seat Leon 1.5 TSI</b>	<b>Volkswagen Golf 1.5 TSI 7-DSG</b>
Cilinders / kleppen per cilinder	4 / 4; turbo; 48V-stargenerator (mild hybrid, opt.)	3 / 4; turbo	3 / 4; turbo;	4 / 4; turbo;	4 / 4;	4 / 4; turbo	4 / 4; turbo;
Nokkenaandrijving	tandriem	ketting	tandriem	ketting	ketting	tandriem	tandriem
Cilinderinhoud	1498 cm <sup>3</sup>	1499 cm <sup>3</sup>	998 cm <sup>3</sup>	1482 cm <sup>3</sup>	1998 cm <sup>3</sup>	1498 cm <sup>3</sup>	1498 cm <sup>3</sup>
Maximum vermogen	110 kW / 150 pk bij 5000 - 6000 tpm	100 kW / 136 pk bij 4500 - 6500 tpm	114 kW / 155 pk bij 6000 tpm	118 kW / 160 pk bij 5500 tpm	110 kW / 150 pk bij 6000 tpm	110 kW / 150 pk bij 5000 - 6000 tpm	110 kW / 150 pk bij 5000 - 6000 tpm
Maximum koppel	250 Nm bij 1500 - 3500 tpm	220 Nm bij 1500 - 4100 tpm	190 Nm bij 1900 - 5500 tpm	253 Nm bij 1500 - 3500 tpm	213 Nm bij 4000 tpm	250 Nm bij 1500 - 3500 tpm	250 Nm bij 1500 - 3500 tpm
Transmissie / aandrijving	7-traps transmissie met dubbele koppeling (opt.) / voorwielen	7-traps transmissie met dubbele koppeling (opt.) / voorwielen	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	7-traps transmissie met dubbele koppeling (opt.) / voorwielen
Onderstel	v: McPherson-veerpoten met adapt. schokdempers (opt.), draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, adapt.schokdempers (opt.), stabilisator; ESC (ESP)	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; DSC (ESP)	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; ESC (ESP)	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; DSC (ESP)	v: McPherson-veerpoten met adapt. schokdempers (opt.), draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, 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 (EPS)
Draaicirkel l / r	11,0 / 11,1 m	11,2 / 11,1 m	10,8 / 10,9 m	11,3 / 11,4 m	11,8 / 11,7 m	11,5 / 11,6 m	10,5 / 10,5 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	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent
Bandenmaat standaard	205/55 R 16	225/45 R 17	205/60 R 16	205/55 R 16	215/45 R 18	225/45 R 17	225/55 R 17
Bandenmaat testauto	225/40 R 18 Y	225/40 R 18 Y	215/50 R 17 V	225/45 R 17 W	215/45 VR 18 Y	225/40 R 18 Y	225/40 R 18 Y
Bandenmerk	Bridgestone Turanza T005 AO	Michelin Pilot Sport 4	Continental Sport Contact 5	Michelin Primacy 3	Michelin Pilot Sport 4	Bridgestone Turanza T005	Bridgestone Potenza S 005
<b>Gewicht</b>							
Kentekengewicht / testgewicht	1295 / 1371 kg	1295 / 1411kg	1222 / 1311 kg	1255 / 1381 kg	1311 / 1391 kg	1230 / 1359 kg	1265 / 1365 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	1875 / 504 kg	1870 / 459 kg	1890 / 579 kg	1840 / 459 kg	1875 / 484 kg	1870 / 511 kg	1830 / 483kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	1500 / 690 kg	1300 / 695 kg	1100 / 670 kg	1410 / 600 kg	1300 / 600 kg	1500 / 660 kg	1500 / 660 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	75 / 80 kg	75 / 75 kg	75 / 90 kg	80 / 80 kg	75 / 75 kg	75 / 80 kg	75 / 80 kg
<b>PRESTATIES</b>							
0-50 km/h	3,1 s	3,0 s	3,1 s	3,1 s	3,1 s	3,4 s	3,7 s
0-100 km/h	8,4 s	8,6 s	8,7 s	8,7 s	8,9 s	8,7 s	8,6 s
0-150 km/h	18,4 s	20,5 s	18,2 s	18,1 s	19,2 s	18,1 s	18,1 s
Topsnelheid	224 km/h	213 km/h	211 km/h	210 km/h	206 km/h	217 km/h	224 km/h
Handling	1 : 51,9 min.	1 : 51,5 min.	1 : 49,7 min.	1 : 52,5 min.	1 : 51,8 min.	1 : 50,3 min.	1 : 51,9 min.
Slalom	65,8 km/h	66,7 km/h	67,2 km/h	65,9 km/h	66,4 km/h	65,3 km/h	65,9 km/h
<b>Remweg</b>							
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	9,2 / 35,3 / 77,6 m	8,8 / 34,5 / 75,2 m	8,4 / 33,8 / 75,2 m	8,8 / 34,8 / 78,1 m	8,7 / 34,1 / 78,5 m	8,8 / 33,1 / 75,6 m	9,2 / 34,7 / 77,2 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	34,5 m	34,0 m	33,0 m	34,0 m	33,7 m	33,8 m	34,1 m
<b>Geluidsniveau</b>							
Stationair geluid	41 dB(A)	39 dB(A)	39 dB(A)	38 dB(A)	40 dB(A)	38 dB(A)	39 dB(A)
bij 50 km/h in 3e versnelling	62 dB(A)	62 dB(A)	60 dB(A)	62 dB(A)	61 dB(A)	60 dB(A)	63 dB(A)
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	69 / 72 dB(A)	68 / 70 dB(A)	66 / 71 dB(A)	68 / 72 dB(A)	68 / 71 dB(A)	66 / 69 dB(A)	68 / 70 dB(A)
<b>Verbruik</b>							
WLTP-verbruik	5,6 l/100 km (1 : 17,9)	5,6 l/100 km (1 : 17,9)	5,3 l/100 km (1 : 18,9)	5,5 l/100 km (1 : 18,2)	5,6 l/100 km (1 : 17,9)	5,8 l/100 km (1 : 17,2)	5,7 l/100 km (1 : 17,5)
Testverbruik	6,6 l/100 km (1 : 15,2)	6,8 l/100 km (1 : 14,7)	6,7 l/100 km (1 : 14,9)	6,7 l/100 km (1 : 14,9)	6,7 l/100 km (1 : 14,9)	6,6 l/100 km (1 : 15,2)	6,6 l/100 km (1 : 15,2)
CO <sub>2</sub> -uitstoot (WLTP / test)	127 / 156 g/km	129 / 161 g/km	120 / 159 g/km	126 / 159 g/km	128 / 159 g/km	131 / 156 g/km	129 / 156 g/km
Tankinhoud / actieradius	50 l / 758 km	42 l / 518 km (opt. 50 l / 735 km)	52 l / 776 km	50 l / 746 km	51 l / 761 km	45 l / 682 km	50 l / 758 km
<b>PRIJZEN (NL)</b>							
Basisprijs	37.853	35.605	30.945	32.795	31.490	33.050	38.490
<b>Opties op testauto</b>							
Transmissie	1259 <sup>1</sup>	1986 <sup>7</sup>	-	-	-	-	-
Remmen	-	-	-	-	-	-	-
Onderstel	1274 <sup>2,6</sup>	374 <sup>8</sup>	11	-	-	835 <sup>14</sup>	960 <sup>15</sup>
Besturing	350 <sup>3</sup>	267 <sup>9</sup>	-	-	-	-	-
Wielen	1261 <sup>4</sup>	929 <sup>4</sup>	11	1749 <sup>13</sup>	-	800 <sup>4</sup>	710 <sup>4</sup>
Stoelen	378 <sup>5</sup>	534 <sup>10</sup>	300 <sup>12</sup>	-	-	-	-
Uitvoering	3368 <sup>8</sup>	-	1000 <sup>11</sup>	-	-	-	200 <sup>16</sup>
<b>Totaalprijs testauto</b>							
Totaalprijs	45.743	39.695	32.245	34.544	31.490	34.685	40.360
Website	www.audi.nl	www.bmw.nl	www.ford.nl	www.hyundai.nl	www.mazda.nl	www.seat.nl	www.volkswagen.nl
Full operation lease *	626	668	644	595	560	567	623
Private lease **	op aanvraag	499	op aanvraag	515	465	op aanvraag	op aanvraag
<b>Onderhoud / garantie / restwaarde</b>							
Onderhoudskosten	735	625	685	625	685	720	735
Techniek / Lak / Doorroesten / Mobiliteit	4 / 3 / 12 jaar / onbeperkt	3 / 3 / 12 / 5 jaar	2 / 2 / 12 jaar / onbeperkt	5 / 5 / 12 jaar / onbeperkt	3 / 3 / 12 jaar / onbeperkt	4 / 3 / 12 jaar / onbeperkt	4 / 3 / 12 jaar / onbeperkt
Na 4 jaar in euro / procenten	24.282 / 53,1	20.158 / 50,8	16.592 / 51,5	16.973 / 49,1	15.938 / 50,6	17.659 / 50,9	22.285 / 55,2
<b>Vaste kosten Verzekeringskosten p/mnd. ***</b>							
WA / WA + / All risk	16 / 26 / 53	17 / 24 / 47	16 / 23 / 45	16 / 23 / 45	16 / 23 / 45	16 / 23 / 45	16 / 23 / 49
Emissienorm / energielabel	Euro 6d / B	Euro 6d / B	Euro 6d / A	Euro 6d / B	Euro 6d / B	Euro 6d / B	Euro 6d / B
Belasting per kwartaal	182	182	157	182	182	157	182

\* Leaseprijs per maand volgens Alphabet.com, op basis van 20.000 km/jaar en een looptijd van 48 maanden.  
 \*\* Tarief private lease per maand voor geteste motor-/uitrustingsvariant, opgegeven door importeur, op basis van 15.000 km/jaar met een looptijd van 48 maanden.  
 \*\*\* Voordeligste autoverzekering volgens Independer.nl voor een bestuurder van 40 jaar oud met 8 schadevrije jaren, op basis van 20.000 km/jaar.  
**1)** 7-traps S Tronic-transmissie i.c.m. 48V-startgenerator (mild hybrid); **2)** adaptieve schokdempers i.c.m. Audi Drive Select (S Edition, zie voetnoot 6); **3)** progressieve besturing;  
**4)** 18-inch lm-wielen; **5)** elektr. lendensteunen; **6)** S Edition, meerprijs t.o.v. Pro Line; **7)** 7-traps transmissie met dubbele koppeling; **8)** M Sportonderstel; **9)** M Sport Steering;  
**10)** sportstoelen; **11)** sportonderstel en 17-inch lm-wielen standaard op ST-Line X Business (meerprijs t.o.v. Titanium X Business); **12)** ergonomische bestuurdersstoel; **13)** 17-inch lm-wielen, dealeroptie; **14)** adapt. schokdempers i.c.m. snelheidsafhankelijke stuurbevestiging; **15)** adaptieve schokdempers met rijprofielinstellingen; **16)** meerprijs R-Line t.o.v. Style;

IN- / EXTERIEUR							
Ruimte voorin	100 *	71	73	71	69	65	71
Ruimte achterin	100	57	57	62	57	54	60
Overzichtelijkheid	70	40	39	39	39	33	39
Bediening/functies	100	84	90	87	85	86	80
Kofferruimte	100	32	32	36	31	27	34
Flexibiliteit	100	31	39	28	35	28	27
Laadverm./trekgew.	50/30	36	31	37	32	32	36
Veiligheidsuitrusting	150	79	79	79	66	75	79
Kwaliteit/afwerking	100/100	152	156	149	149	149	150
<b>Onderdeelscore</b>	<b>1000</b>	<b>582</b>	<b>596</b>	<b>588</b>	<b>563</b>	<b>549</b>	<b>576</b>
<b>Onderdeelwinnaar</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>1</b>
<b>COMFORT</b>							
Zitcomfort voorin	150	142	139	132	132	127	137
Zitcomfort achterin	100	73	71	67	69	65	73
Ergonomie	150	81	83	83	83	79	81
Interieurgeluid	50	25	28	31	27	27	34
Geluidsbeleving	100	65	62	68	65	64	67
Klimaatbeheersing	50	34	36	35	40	33	40
Veercomfort leeg	200	140	123	137	133	126	137
Veercomfort beladen	200	140	120	134	131	130	140
<b>Onderdeelscore</b>	<b>1000</b>	<b>700</b>	<b>662</b>	<b>687</b>	<b>680</b>	<b>651</b>	<b>699</b>
<b>Onderdeelwinnaar</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>MOTOR / TRANSMISSIE</b>							
Acceleratie	150	110	108	107	107	106	107
Topsnelheid	130	71	64	63	63	61	67
Overbr. verh./schakelgedrag	100	90	88	84	80	85	82
Vermogensontplooiing	50	40	37	39	37	33	40
Draaieigenschappen	100	65	60	60	65	68	65
Verbruik	300	201	198	200	200	200	201
Actieradius	170	106	97	107	104	106	98
<b>Onderdeelscore</b>	<b>1000</b>	<b>683</b>	<b>652</b>	<b>660</b>	<b>656</b>	<b>659</b>	<b>660</b>
<b>Onderdeelwinnaar</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>RIJEIGENSCHAPPEN</b>							
Handling	150	68	69	76	66	68	74
Slalom	100	69	74	76	70	72	67
Besturing	100	83	86	88	84	88	86
Rechtuitstabiliteit	50	42	38	40	42	38	40
Remdosering	30	19	23	22	20	20	22
Remweg koud	150	97	105	112	102	109	103
Remweg warm	150	105	110	120	110	113	112
Tractie	100	38	41	41	40	41	38
Rijveiligheid	150	134	137	137	134	137	134
Draaicirkel	20	12	12	13	11	9	10
<b>Onderdeelscore</b>	<b>1000</b>	<b>667</b>	<b>695</b>	<b>725</b>	<b>679</b>	<b>695</b>	<b>700</b>
<b>Onderdeelwinnaar</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>MILIEU / KOSTEN</b>							
Emissiewaarden	25	12	12	12	12	12	12
Prijs testauto	600	481	500	523	516	525	498
Multimedia	50	31	39	36	32	31	29
Afschrijving **	75	43	46	53	50	53	49
Onderhoud	20	12	13	13	13	13	12
Verzekering	50	41	43	43	43	43	42
Belasting	100	77	77	80	77	77	80
Brandstof	50	37	36	36	36	33	37
Garantie	30	23	14	17	27	21	23
<b>Onderdeelscore</b>	<b>1000</b>	<b>757</b>	<b>780</b>	<b>813</b>	<b>806</b>	<b>808</b>	<b>802</b>