

# 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 lichthem 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 Bild**

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

FOTOS: R. RÄTZKE (14)



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-Benzindirekteinspritzer, 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

