

vergleichstest



BMW i3s – VW eGolf

BMW i3s 94 Ah vs. VW eGolf

Die Elektromobilität kommt nicht so richtig die Gänge, da viele Fahrzeuge eine geringe Reichweite haben und die Kunden verunsichert sind. Dass es aber durchaus interessante Alternativen mit elektrischem Antrieb gibt, beweisen der BMW i3s, der mit seinem kräftigen Antrieb und dem agilen Fahrverhalten begeistert, und der souveräne Golf, der dagegen der unaufgeregte Alltagsbegleiter mit ausreichend Platz für fast alle Aufgaben des täglichen Lebens ist. Mit realistischen Reichweiten jenseits der 150 km sind sie für viele Fahrer sogar erstwagentauglich. Bestens geeignet sind beide zum täglichen Pendeln in die Arbeit, insbesondere wenn dort oder Zuhause eine geeignete Lademöglichkeit besteht.

Fazit: Es macht einfach riesig Spaß mit dem i3s um enge Kurven zu flitzen und danach wieder spurtstark zu beschleunigen und die leise Kraft des Elektromotors zu spüren. Der Golf gewinnt diesen Vergleichstest aber, da er in Summe das ausgereiftere Angebot ist und keine gravierenden Schwächen hat. Hervorzuheben sind die tadellose Verarbeitung und das stets sichere Fahrverhalten. Im Alltag bietet er zudem das bessere Platzangebot und ein höheres Sicherheitsniveau.

ADAC-Urteil

i3s - eGolf

	i3s	eGolf
AUTOTEST	2,3	1,9
AUTOKOSTEN	2,2	1,9

Zielgruppencheck

Familie	3,6	3,3
Stadtverkehr	3,2	3,0
Senioren	2,4	3,1
Langstrecke	3,1	2,9
Transport	3,9	3,5
Fahrspaß	2,6	2,3
Preis/Leistung	2,2	1,9

EcoTest:

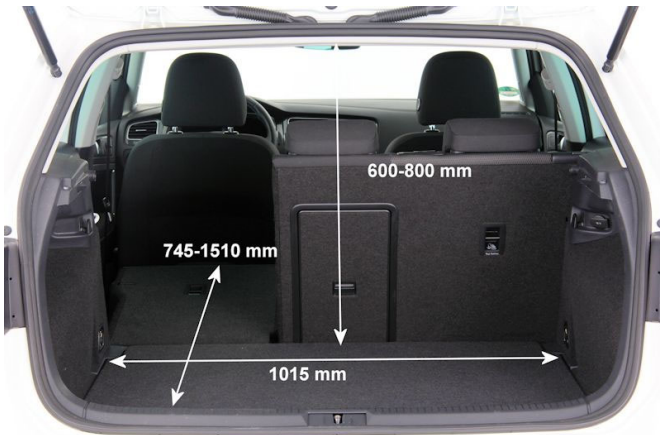
i3s: ★★★★★

eGolf: ★★★★★

2,9
i3s

2,8
eGolf

KAROSSERIE / KOFFERRAUM



Gut zugänglicher Kofferraum im eGolf, aber durch den verbauten Subwoofer etwas kleiner als sonst

Der Golf als wichtigstes Modell in der Palette muss den Qualitätsanspruch von Volkswagen in alle Welt tragen. Entsprechend ist die Karosserie des Kompaktwagens sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Verarbeitung des BMW i3 liegt aber auf ähnlich hohem Niveau, trotz der viel aufwändiger konstruierten Karosserie aus Carbon. Die Rundumsicht ist im i3 etwas besser. Im Golf wird diese durch die sehr breite, für den Golf charakteristische C-Säule beeinträchtigt.

Die Kofferraumvolumina liegen zwischen 205 l beim BMW und 230 l beim VW. Bei diesem ist der Platz durch den in der Höhe nicht variierbaren Kofferraumboden wegen des darunter liegenden Subwoofers eingeschränkt. Für die

Fahrzeugklasse sind die Kofferräume relativ klein. Die Ladekante ist beim Golf mit 66 cm deutlich niedriger als im BMW. Allerdings ergibt sich in diesem innen keine störende Ladekante. Die Zuladung von 380 (BMW) respektive 420 kg (VW) ist in beiden Fahrzeugen für die meisten Aufgaben ausreichend hoch bemessen. Wegen der breiten und hohen Türen gelingt der Einstieg in die erste Reihe beim i3 einfacher als beim Golf. In den Fond gelangt man aber im Golf etwas einfacher als im i3 mit seinem unkonventionellen Türkonzept. Insgesamt kann der Golf das Kapitel knapp für sich entscheiden.



Relativ hohe Ladekante und schmalere Luke im i3s; kein doppelter Ladeboden

2,4
i3s

2,0
eGolf

INNENRAUM

Die Bedienung gibt in beiden Fahrzeugen wenig Rätsel auf. Hier wie dort findet sich schnell eine angenehme Sitzposition und die Anordnungen der Knöpfe und Schalter erschließen sich schnell. Einen großen Vorteil hat der BMW mit seinem intuitiv und ablenkungsfrei bedienbaren

iDrive-System. Mit dem praktischen Dreh-Drück-Steller lassen sich fast alle Funktionen einfach aus dem Handgelenk bedienen. Im Golf findet man dagegen einen Touchscreen.



Modernes Cockpit mit einfacher Bedienung und vielen Ablagen im i3s.



Generell zeigt sich der Innenraum des Golf praktisch, funktionell und hochwertig. Einfach bedienbares Infotainment mit Direktwahltasten.

Bei diesem muss man immer über das Hauptmenü in einen andern Bereich wechseln, da es keine Direktwahltasten gibt. Bei der Konnektivität liegt der Wolfsburger vor dem Münchner. Bei letzterem ist beispielsweise nicht mal ein CD-Player serienmäßig, zudem ist Android Auto nicht erhältlich. Beim Raumangebot für die Passagiere liegt der Golf vorne wie hinten über dem Niveau des i3. Bieten die Fahrzeuge in der ersten Reihe noch ähnlich viel Platz, steht auf der Rückbank des Golf spürbar mehr Platz zur Verfüg-

ung, das Raumgefühl ist wegen der niedrigeren Seitenlinie im i3 aber ebenfalls angenehm. Da man im i3 hinten nur zu zweit sitzen kann, muss dieser hier weitere Punkte fallen lassen. Bei der Innenraumvariabilität setzt sich der Golf klar gegen seiner Mitbewerber durch. Er bietet mehr Stauraum für Kleinkram, besonders die Türfächer sind im Wolfsburger deutlich größer und zahlreicher. Zudem ist sein Handschuhfach im Gegensatz zu dem im BMW sowohl kühlbar als auch deutlich größer.

3,2
i3s2,4
eGolf

KOMFORT

Der BMW kommt als i3s standardmäßig mit einem um 10 mm tiefergelegten Fahrwerk zum Händler. Trotzdem federt der i3s insgesamt noch zufriedenstellend komfortabel, auch wenn die großen Räder kaum Eigendämpfung bieten. Das Standardfahrwerk im Golf federt über Unebenheiten aller Art erstaunlich geschmeidig hinweg, was nicht zuletzt am relativ hohen Gewicht des VWs liegt. Die vorderen Sitze im i3s überzeugen unter Komfortaspekten durchaus, obwohl hier sichtbar viel Wert auf Leichtbau gelegt wurde. Der Seitenhalt ist jedoch nicht überragend. Wenn man in den Golf umsteigt fällt auch hier der nur mäßige Seitenhalt auf. Ansonsten bieten dessen Sitze aber einen sehr angenehmen Langstreckenkomfort. In der zweiten Reihe geht es nicht so fürstlich zu, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind nur zufriedenstellend, ebenso die Sitzposition, die für Erwachsene keine optimale Oberschenkelunterstützung ermöglicht. Die Rückbank im BMW ist im Vergleich dazu nicht zuletzt wegen der dünnen Polsterung jedoch noch unbequemer. Im direkten Vergleich fällt auf, dass auf den Innengeräuschpegel in Wolfsburg deutlich mehr Wert gelegt würde als in München. Insgesamt ist

der Innenraum im VW spürbar leiser, speziell bei höheren Geschwindigkeiten. Die Zweizonen-Klimaautomatik im Golf verrichtet sehr gute Arbeit. Da kann die einzonige Klimaautomatik des BMW nicht mithalten. Negativ wirkt sich zudem auf die Benotung des i3 aus, dass sich dessen hintere Seitenscheiben nicht öffnen lassen.



Schwer erreichbare Rückbank im BMW mit nur zwei Sitzplätzen.

1,1
i3s**1,2**
eGolf

MOTOR/ANTRIEB

Dass die Leistungsentfaltung bei Elektromotoren gut ausfällt, ist bekannt. Der BMW beeindruckt hier jedoch mit seiner Mühelosigkeit, mit der er den i3s nach vorne drückt. Bis etwa 130 km/h geht es stets sehr druckvoll voran. Da kann der eGolf mit seiner geringeren Leistung nicht mithalten. Doch auch er hat genügend Kraft, um den Golf souverän anzuschieben. Zumindest bis etwa 100 km/h, ab dann lässt der Vorwärtsdrang etwas nach. Beide Fahrzeuge begeistern mit der Ruhe, die die Antriebe ausstrahlen. Stets ist nur ein sehr leises Surren zu hören. Da beide keine richtigen Getriebe haben und mit nur einer festen Übersetzung arbeiten, stören zudem keinerlei Schaltrücke oder gar Schaltpausen und beim Beschleunigen geht wie von einem Seil gezogen voran.

Geht man beim i3s vom „Gas“, so rekuert das Fahrzeug so stark, dass vorausschauende Fahrer das Bremspedal kaum noch benötigen. Beim eGolf kann die Stärke der Rekuperation über den konventionellen Wählhebel eingestellt werden.



Üblicher Wählhebel im eGolf

2,9
i3s**2,7**
eGolf

FAHREIGENSCHAFTEN

Der Golf liegt meist sicher auf der Straße und lässt von engen Kurven und Ausweichmanövern kaum aus der Ruhe bringen. Bei sportlicher Gangart merkt man jedoch, dass sich ein beträchtlicher Teil des schweren Akkus im Fahrzeugheck befindet. So hat das ESP bei Ausweichmanövern viel Mühe, den eGolf in der Spur zu halten. Doch auch im BMW greift das ESP rigoros ein und baut damit viel Geschwindigkeit ab, behindert dadurch allerdings Lenkmanöver. Ansonsten zeigt sich der BMW sehr agil. Er fühlt sich stets erfreulich leichtfüßig sowie handlich an und lässt sich mit erstaunlich hohen Geschwindigkeiten in Kurven bewegen. Unterstützt wird der Fahrspaß im BMW durch die rückmeldungsfreudige, direkte Lenkung. Doch auch der Golf hat eine ausgewogene, leichtgängige Lenkung mit guter Mittenzentrierung. Aus 100 km/h kommt der Golf nach 35,6 Metern zum Stehen, ein akzeptabler Wert. Beim i3s ist der Bremsweg mit 36,1 m ähnlich lang. In

beiden Autos sind die Bremsen gut dosierbar. Wird die volle Rekuperationsleistung oft genutzt, so muss man die Bremse allerdings kaum verwenden.



Griffiges Lenkrad mit direkter Lenkübersetzung im BMW; Joystick-Wählhebel rechts dahinter

2,9
i3s**1,9**
eGolf

SICHERHEIT

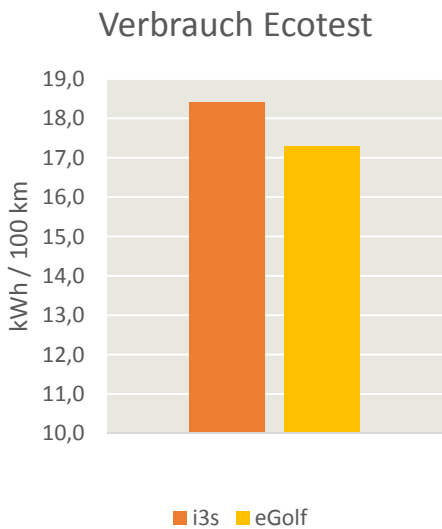
Bei der aktiven Sicherheit kann der i3s nicht wirklich überzeugen. Er hat lediglich ein Reifendruckkontrollsystem und ESP an Bord. Die Ausstattung des eGolf ist in diesem Bereich deutlich umfangreicher. Auch bei der passiven Sicherheit hat kann der VW eher überzeugen. Mit 94 Prozent

der Punkte beim Euro NCAP-Crashtest erreicht er ein besseres Ergebnis als der BMW mit 86 Prozent. Ein sehr wertvolles Notrufsystem haben beide Fahrzeuge serienmäßig an Bord.

In Puncto Kindersicherheit liegen die zwei Rivalen auf recht ähnlichem Niveau. Der Euro NCAP-Crashtest bescheinigt dem i3 mit 81 Prozent der erreichbaren Punkte eine gute Kindersicherheit. Der Golf kann aber mit acht Prozentpunkten mehr auftrumpfen. Kindersitze lassen sich auf der Rückbank des Golf besser unterbringen als im Fond des BMW, Isofix ist hier wie dort auf den äußeren hinteren Plätzen serienmäßig verbaut. Der Golf hat dies auch vorne, allerdings kann die Kopfstütze bei größeren Kindersitzen stören. Auch beim Fußgängerschutz kann der Golf mit 65 Prozent der erreichbaren Punkte acht Prozentpunkte mehr ergattern als der i3. Vor allem die Motorhaube und die A-Säulen sind bei ihm etwas zu hart gestaltet. Insgesamt kann der Golf das Kapitel klar für sich entscheiden, da er in Summe das bessere Gesamtpaket schnürt. Vor allem bei der aktiven Sicherheit ist er auf einem wesentlich moderneren Stand.

1,1 i3s **1,0 eGolf** **UMWELT/ECOTEST**

In diesem Kapitel haben Elektroautos naturgemäß große Vorteile gegenüber konventionell angetriebenen Fahrzeugen. Lokal erzeugen sie keinerlei Abgase und damit auch keine Luftschadstoffe. Allerdings verbraucht der kräftige Antrieb im i3s etwas mehr Strom als der Antrieb des eGolf. Mit 18,4 respektive 17,3 kWh/100 km inklusive Ladeverlusten liegen beide Autos in einem guten Bereich.



DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	i3s	eGolf
ESP	Serie	Serie
Abstandswarnung	optional	Serie
Kollisionswarnung	optional	Serie
City-Notbremssystem	optional	Serie
vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich	Serie
Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich	optional
Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich	optional
Tempomat	optional	nicht erhältlich
Abstandsregeltempomat	optional	optional
Autobahn-/Stauassistent	optional	optional
Verkehrszeichenerkennung	optional	optional
Spurassistent	nicht erhältlich	optional
Totwinkelassistent	nicht erhältlich	optional
Spurwechselautomatik	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Ausweichassistent	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Notfallassistent	nicht erhältlich	optional
Ausstiegswarnung	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Müdigkeitswarner	nicht erhältlich	optional
Head Up Display	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie	Serie
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie	Serie

2,2
i3s1,9
eGolf

AUTOKOSTEN

Bei der Anschaffung ist ein BMW traditionell teurer als ein VW. Das ist auch im Falle der hier verglichenen Elektrofahrzeuge so. Der i3s kostet mindestens 41.150 Euro, wohingegen der eGolf bereits ab 35.900 Euro zu haben ist. Für Fahrzeuge dieser Fahrzeugklasse natürlich viel Geld. Allerdings sind die monatlichen Kosten relativ gering, weil Elektroautos die ersten zehn Jahre von der Steuer befreit sind und die Stromkosten relativ niedrig liegen. Dazu sind die Aufwendungen für die Wartung gering, da sonst übliche Reparaturen wie ein neuer Zahnriemen oder Ölwechsel entfallen. Die Versicherungseinstufungen beim BMW

(TK: 16, VK: 17; KH: 17) sind etwas günstiger als die des VW (TK: 15, VK: 20; KH: 19). In Summe liegen die monatlichen Kosten beim Golf trotzdem vor allem wegen der geringeren Stromkosten auf niedrigerem Niveau.

Bei einer Haltedauer von 5 Jahren und einer jährlichen Fahrleistung von 15.000 km summieren sich die Kosten des eGolf auf 588 Euro pro Monat, während der i3s entsprechend Kosten in Höhe von 659 Euro verursacht. Bei einem in etwa vergleichbaren Golf 1,5 TSI Highline mit 150 PS starkem Benzinmotor liegt der Wert bei 569 Euro im Monat.

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

TECHNISCHE DATEN / KOSTEN

Herstellerangaben	BMW i3s	VW eGolf
Motorbauart	Hybrid-Synchron-Elektromotor	Permanentmagnet-Synchronelektromotor
Leistung	135 kW/184 PS bei 4.800 1/min	100 kW/136 PS bei 3.000 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm bei 11/min	290 Nm bei 11/min
Kraftübertragung	Heckantrieb	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Getriebe	1-Gang-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s	9,6 s
Verbrauch pro 100 km	12,6 kWh	12,7 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km	0 g/km
Stirnfläche / cw-Wert	2,38 m ² / 0,29	2,2 m ² / 0,27
Reifengröße (Serie)	155/70 R19	205/55 R16 H
Länge / Breite / Höhe	3.999 / 1.775 / 1.578 mm	4.270 / 1.799 / 1.482 mm
Leergewicht / Zuladung	1.320 / 350 kg	1.615 / 405 kg
Kofferraumvol. normal / gekl.	260 / 1.1000 l	341 / 1.231 l
Anhängelast ungebr. / gebr.	- / -	- / -
Stützlast / Dachlast	- / -	- / 75 kg
Batteriekapazität	33,2 kWh	35,8 kWh
Garantie allgemein / Batterie	- / 8 Jahre oder 100.000 km	2 Jahre / 8 Jahre oder 160.000
Produktion	Deutschland, Leipzig	Deutschland, Dresden

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	3,5 s	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m	35,6 m
Reifengröße Testwagen	175/5 R20 89T	205/55 R16 91Q
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Ecopia EP500	Bridgestone Turanza T001
Wendekreis links / rechts	10,4 / 10,4 m	10,9 / 10,9 m
Ecotest-Verbrauch	18,4 kWh/100 km	17,3 kWh/100 km
Stadt / Land / Autobahn	k.A.	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest (WTW)	101 g/km	100 g/km
Reichweite	185 km	200 km
Innengeräusch 130 km/h	69,3 dB(A)	67,5 dB(A)
Fahrzeugbr. (inkl. Außensp.)	2.045 mm	2.030 mm
Leergewicht / Zuladung	1.320 / 380 kg	1.600 / 420 kg
Kofferr. norm./gekl./dachh.	205 / 435 / 905 l	230 / 590 / 1.045 l

Kosten

Betriebskosten	65 Euro	68 Euro
Werkstattkosten	68 Euro	47 Euro
Fixkosten	89 Euro	91 Euro
Wertverlust	374 Euro	382 Euro
monatliche Gesamtkosten	596 Euro	588 Euro
Steuer pro Jahr (ab 11. Jahr)	51 Euro	62 Euro
Vers.-Typklassen KH/VK/TK	18 / 18 / 21	15 / 20 / 19
Basispreis	36.150 Euro	35.900 Euro
Testwagenpreis inkl. SA	47.300 Euro	44.310 Euro

TESTURTEIL

	BMW i3s	VW eGolf
Karosserie / Kofferraum	2,9	2,8
Verarbeitung	2,1	2,3
Alltagstauglichkeit	4,0	3,8
Licht und Sicht	2,8	2,4
Ein- / Ausstieg	2,1	2,6
Kofferraum-Volumen	3,9	3,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,6	2,4
Innenraum	2,4	2,0
Bedienung	2,0	2,0
Multimedia / Konnektivität	2,5	2,0
Raumangebot vorn	1,8	1,6
Raumangebot hinten	3,4	2,2
Innenraum-Variabilität	3,5	2,3
Komfort	3,2	2,4
Federung	3,3	2,3
Sitze	3,1	2,8
Innengeräusch	3,0	2,4
Klimatisierung	3,4	1,9
Motor / Antrieb	1,1	1,2
Fahrleistungen	1,2	1,8
Laufkultur / Leistungsentfaltung	1,0	1,0
Schaltung / Getriebe	1,0	0,8
Fahreigenschaften	2,9	2,7
Fahrstabilität	3,3	2,9
Lenkung	2,4	2,2
Bremse	2,8	2,7
Sicherheit	2,9	1,9
Aktive Sicherheit / Assistenzsysteme	3,3	1,7
Passive Sicherheit / Insassen	2,2	1,4
Kindersicherheit	2,6	2,4
Fußgängerschutz	4,2	3,6
Umwelt / Ecotest	1,1	1,0
Verbrauch / CO2	1,2	1,0
Schadstoffe	1,0	1,0
Autotest	2,3	1,9
Autokosten	2,2	1,9



1. Der Golf gewinnt diesen Vergleichstest, da er sich in Summe kaum Schwächen leistet. Er bietet hohen Fahrkomfort, eine sehr gute Verarbeitung und einen leisen und kräftigen Antrieb



2. Der BMW macht optisch keinen Hehl aus seinem modernen Antrieb. Sein spurtstarker Elektromotor begeistert immer wieder aufs Neue. Leider ist das Raumangebot etwas begrenzt..

Ecotest:

i3s:



eGolf:



Zielgruppencheck

	i3s	eGolf
Familie	3,6	3,3
Stadtverkehr	3,2	3,0
Senioren	2,4	3,1
Langstrecke	3,1	2,9
Transport	3,9	3,5
Fahrspaß	2,6	2,3
Preis/Leistung	2,2	1,9

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Stand: April 2018
Text: M. Bauer