



## VW e-Golf

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (85 KW / 115 PS)

Über den Golf braucht man kaum noch viele Worte verlieren. Jeder kennt ihn, viele mögen ihn. Er ist das Sinnbild der unteren Mittelklasse, die im Volksmund auch gerne als Golfklasse bezeichnet wird. Das sichere Fahrverhalten, die gute Verarbeitung und die Vielzahl der erhältlichen Assistenzsysteme werden bereits als selbstverständlich angesehen. Nun bietet VW den Golf auch als Elektroauto an. Getreu der Firmenphilosophie wird der elektrische Triebstrang in ein vorhandenes Fahrzeug implantiert und kein exklusives Elektroauto konstruiert. Auch im Bereich der Elektromobilität gehört der Golf zum Besten was angeboten wird. Der Fahrer muss die Bedienung kaum erlernen. Serienmäßig wird an Schuko-Steckdosen geladen (Ladezeit bis zu 13 Stunden). Gegen Aufpreis gibt es auch Ladekabel für Ladestationen/Wallboxen (9 Stunden) und Schnellladestationen (0,5 Stunden für 80%). Der 85 kW/115 PS starke Elektromotor sorgt bis 140 km/h für ordentliche Fahrleistungen, danach ist er abgeregelt. Die Geräuschdämmung ist hervorragend - die Antriebseinheit wird im Innenraum kaum wahrgenommen. Im EcoTest ergibt sich eine Reichweite von 145 Kilometern. Dank des sehr niedrigen Stromverbrauchs und des damit verbundenen niedrigen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes bei der Stromgewinnung erzielt der e-Golf mit 99 Punkten ein hervorragendes Ergebnis beim ADAC EcoTest. Die negativen Seiten sind typisch für ein Elektroauto: Geringe Reichweite, hoher Anschaffungspreis (34.900 Euro), großer Wertverlust. Die Elektromobilität hat ihre Nachteile, der Golf setzt das Konzept aber bestmöglich um.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Ford Focus Electric, Nissan Leaf

- +** hohes Sicherheitsniveau, sehr gutes EcoTest Ergebnis, sehr viel Platz im Innenraum, sehr niedriger Geräuschpegel im Innenraum, sehr niedrige Betriebskosten, gelungene Antriebseinheit
- sehr hoher Anschaffungspreis, eingeschränkte Alltagstauglichkeit, hoher Wertverlust, Fahrlichtanzeige nur im Lichtschalter, kein dreiphasiges Laden möglich



### ADAC-URTEIL

1,7 AUTOTEST

3,6 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,3 Familie

2,5 Stadtverkehr

2,9 Senioren

5,0 Langstrecke

3,1 Transport

2,6 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Der VW Golf überzeugt durch eine für diese Fahrzeugklasse überdurchschnittlich gute Verarbeitung.

⊕ Der Innenraum wirkt aufgeräumt und glänzt durch die weitgehend gute Verarbeitung. Alle Teile sind passgenau und stabil verbaut. Die verwendeten Materialien sind zwar insgesamt für die Fahrzeugklasse angemessen, doch fühlen sich einige Kunststoffteile, welche nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, sehr hart und billig an. So sind große Bereiche der Türverkleidungen und der untere Teil des Armaturenbretts nicht aufgeschäumt und kratzempfindlich. Die Spaltmaße der Karosserie verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Karosseriefalze sind sauber versiegelt und gut gegen Korrosion geschützt. Der Motorraum ist von unten vollkommen geschlossen, wodurch die empfindliche Antriebseinheit vor Straßenschmutz geschützt wird. Im weiteren Bereich des Unterbodens findet man eine Vielzahl an Verkleidungen, welche für einen weitgehend glatten Unterboden sorgen - nur im hinteren Bereich wirkt der Unterboden noch etwas zerklüftet. Die Türschweller sind durch weit außen liegende Türgummis sehr gut gegen Verschmutzung geschützt. Schwellerleisten, welche den Lack beim Ein- und Aussteigen vor Kratzern schützen, fehlen aber. Die beleuchteten Einstiegsleisten des e-Golf sind sehr schick, eine Schutzfunktion haben sie aber nicht. Die "Tankklappe", unter der sich die Elektroanschlüsse befinden, ist in die Zentralverriegelung integriert.

⊖ Am Golf findet man weder an den Türen, noch an den Fahrzeugflanken Schutzleisten, welche bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen.

Die zulässige Zuladung liegt mit 440 kg im akzeptablen Bereich. Auf dem Dach dürfen 75 kg Gepäck transportiert werden, eine stabile Dachreling fehlt aber. Vier Personen sitzen im Golf bequem. Der mittlere Platz der Rücksitzbank ist nur für kurze Strecken geeignet. Es stehen drei Lademöglichkeiten zur Auswahl: Der Golf kann per Mennekes-Stecker an Ladestationen oder Wallboxen angesteckt werden. Dann beträgt bei 3,6 kW Ladestrom die Ladedauer von leeren Akkus acht Stunden. Steht keine Ladestation zur Verfügung, gibt es auch ein Ladegerät für Schuko-Steckdosen, wodurch sich die Ladezeit bei 2,3 kW auf 13 Stunden verlängert. Durch die integrierte Schnellladefunktion können an einer entsprechenden Säule die Akkus in einer halben Stunde zu 80 % geladen werden (40 kW). Während des Ladevorgangs kann das Kabel am Fahrzeug nicht abgezogen werden, ohne dass man per Fahrzeugschlüssel entriegelt. Somit wird Diebstahl oder Missbrauch unterbunden. Vergessen werden kann das Kabel zudem nicht, da kein Start bei angestecktem Kabel möglich ist. Der Status des Ladevorgangs wird per LED neben den Anschlüssen am Fahrzeug angezeigt. Im Kombiinstrument sind zusätzlich der Akkufüllstand sowie die Restladedauer ablesbar. Diese Informationen lassen sich auch über eine Smartphone-App abrufen. Mit ihr kann auch die Klimatisierung des Fahrzeugs aktiviert werden. Ein deutlicher Nachteil gegenüber anderen Elektrofahrzeugen ist aber der fehlende 11 kW-Lader, welcher eine Aufladung an einer 3-phasigen Starkstrom-Steckdose bzw. Ladesäule ermöglichen würde.

⊖ Mit vollen Akkus (24,2 kWh) hat der e-Golf eine bescheidene Reichweite von rund 145 Kilometer. Als Grundlage für die Reichweitenermittlung wurde der im ADAC EcoTest gemessene durchschnittliche Stromverbrauch ohne Berücksichtigung der Ladeverluste herangezogen. Wird er mit eingeschalteter Heizung oder Klimatisierung betrieben, fällt die Reichweite deutlich geringer aus. Für die elektrische Variante des VWs sind keine Anhänger erlaubt - auch Radträger für die Anhängerkupplung können somit nicht montiert werden. Serienmäßig ist der Golf nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, ein Reserve- oder Notrad ist für den e-Golf nicht erhältlich.

Das Reifenreparaturset kann sich bei gravierenden Reifenschäden schnell als unbrauchbar erweisen. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sucht man vergebens.

## 2,2 Sicht

Der Golf bietet insgesamt eine zufriedenstellende Rundumsicht. Nach hinten wird die Sicht nicht zu stark eingeschränkt. Die vorderen A-Säulen besitzen zwar zusätzliche kleine Dreiecksfenster, doch wirklich sichtverbessernd wirken sich diese nicht aus. Im Gegenteil, die A-Säulen sind insgesamt recht breit geworden und behindern die Sicht nach schräg vorn, speziell beim Abbiegen, relativ stark. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist zufriedenstellend. Sowohl der Innenspiegel, als auch die Außenspiegel geben ein zufriedenstellendes Bild des rückwärtigen Verkehrs wieder. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der nicht zu hohen Unterkante der Heckscheibe noch ausreichend erkannt werden.

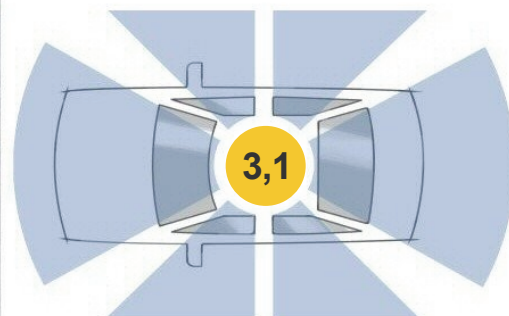
⊕ Die nach vorn flach abfallende Motorhaube erlaubt gute Sicht auf den Bereich direkt vor dem Fahrzeug. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar. Leider besitzt nur der linke Außenspiegel einen asphärischen Bereich, welcher den toten Winkel des Fahrzeugs deutlich kleiner ausfallen lässt. Der Innenspiegel blendet gegen Aufpreis automatisch ab, diese Funktion ist per Taster am Innenspiegel auch deaktivierbar. Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wischbereich und funktionieren auch bei hohen Geschwindigkeiten gut. Das empfehlenswerte optionale Licht-Sicht-Paket beinhaltet neben dem automatisch abblendenden Innenspiegel auch einen Licht- und Regensensor. Der e-Golf hat bereits serienmäßig die sinnvollen Parksensoren, welche den Fahrer beim Rangieren akustisch und optisch bei Hindernissen vor oder hinter dem Fahrzeug warnen. Gegen Aufpreis kann man zusätzlich eine Rückfahrkamera und einen Parklenkassistenten (Park Assist) ordern (im Testwagen verbaut). Der Park Assist vermisst während der Vorbeifahrt den Raum neben dem Fahrzeug und zeigt dem Fahrer geeignete Lücken an. Auf Knopfdruck lenkt das Fahrzeug dann selbstständig in die Lücke, der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Bei Bedarf kann das Fahrzeug auch selbstständig wieder ausparken. Beim e-Golf funktionieren die Scheinwerfer serienmäßig mit LED-Technik. Die optionalen Xenon-Scheinwerfer anderer Golf-Modelle leuchten noch besser aus, brauchen aber auch mehr Strom. LED-Tagfahrlicht ist serienmäßig verbaut. Gegen Aufpreis gibt es den Fernlichtassistenten "Light Assist", welcher je nach Verkehrssituation automatisch das Fernlicht auf- und abblendet.

⊖ Das dynamische Dauerfernlicht "Dynamic Light Assist" gibt es nicht in Verbindung mit den LED-Scheinwerfern. Auch Kurven- und Abbiegelicht gibt es bei der Elektrovariante des Golf nicht.

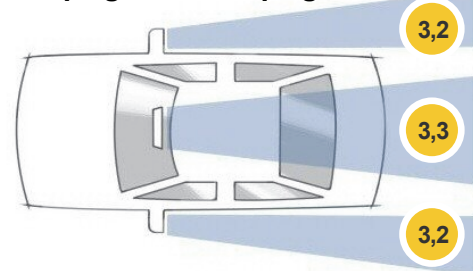


Die teilversenkbaren Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten. Stark sichtbar behindern ist dagegen wie schon bei den Vorgängern die sehr breite C-Säule.

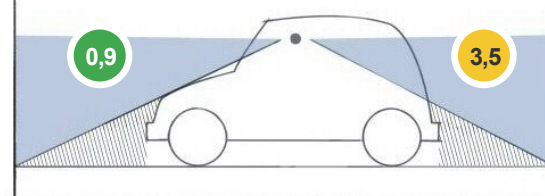
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem

## 2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Golf zufriedenstellend. Der Schweller ist zwar sehr niedrig, wodurch die Füße beim Ein- und Ausstiegen nicht so weit angehoben werden müssen, doch stört vor allem der große Abstand zwischen Seitenschweller und Sitz. Die Sitzfläche liegt mit rund 55 cm über der Fahrbahn in akzeptabler Höhe. Hinten steigt man verhältnismäßig bequem ein und aus. Die Türöffnungen sind ausreichend groß, auch die Rücksitzbank liegt auf akzeptabler Höhe. Einzig die ausladenden Kotflügel behindern den Zustieg etwas. Die Türaufhalter sind zwar kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten, doch besitzen sie nur zwei Rastungen.

⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, mit der auch die Fenster geöffnet und geschlossen werden können. Gegen Aufpreis gibt es auch das schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access" (nicht im Testwagen). Bei Wahl des optionalen Licht-Pakets werden die Scheinwerfer beim Öffnen des Fahrzeugs über die Funkfernbedienung oder beim Verlassen des Fahrzeugs (manuell über Fernlichthebel) eingeschaltet und beleuchten den Weg vor dem Fahrzeug. Bei Wahl des Spiegelpakets findet man zusätzlich Leuchten in den Außenspiegeln, welche den Bereich neben dem Fahrzeug ausleuchten (im Testwagen). Für alle außen sitzenden Insassen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrertür wird die Verriegelung unterbunden. Sperrt man das Auto ab, während sich noch eine Person darin befindet, kann diese nicht mehr aussteigen, da die Zentralverriegelung sich dann nur noch mit dem Schlüssel öffnen lässt (SAFE-Sicherung gegen Diebstahl). Auf die aktivierte SAFE-Sicherung wird der Fahrer beim Abziehen des Zündschlüssels im Multifunktionsdisplay hingewiesen, sie kann durch zweifaches Verriegeln mit dem Schlüssel manuell deaktiviert werden.

## 3,2 Kofferraum-Volumen\*

Das ermittelte Kofferraumvolumen beträgt beim e-Golf, wie auch bei den Benzin- und Diesel-Modellen 305 Liter (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Laderaumabdeckung, so können 425 Liter Volumen genutzt werden. Sieben handelsübliche Getränkekisten lassen sich darin stapeln. Klappt man die Rücksitze um, lässt sich das Volumen auf brauchbare 665 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Belädt man bis zum Dach, so steht ein Transportvolumen von 1.120 Litern zur Verfügung.



Mit 305 l Volumen ist der Kofferraum des e-Golf ebenso groß wie beim herkömmlich angetriebenen Modell.

## 2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Golf bietet einen gut nutzbaren Kofferraum mit einem praktischen Format. Der variable Kofferraumboden bietet zusätzliche Flexibilität.

⊕ Die Kofferraumklappe wird über das VW-Emblem entriegelt und lässt sich leicht anheben. Zum Schließen gibt es praktische Griffmulden in der Klappeninnenverkleidung. Unter der geöffneten Heckklappe finden Personen bis 1,86 m genügend Platz, ohne sich den Kopf anzustoßen. Dank der niedrigen Ladekante (67 cm über der Fahrbahn) lassen sich auch schwere Gegenstände (z.B. Getränkekisten) einfach einladen. Beim Ausladen liegt die Kante nur 6 cm über dem Kofferraumboden. Dank der hohen und zufriedenstellend breiten Ladeöffnung ist die Zugänglichkeit gut. Das Kofferraumformat ist zwar beinahe quadratisch, doch könnte der Kofferraum etwas breiter sein.

– Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus. Nur eine Leuchte links in der Kofferraumverkleidung beleuchtet den Kofferraum. An den seitlichen Spitzen der Heckklappe kann man sich schmerzhaft den Kopf stoßen.

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

Der Golf bietet dank asymmetrisch geteilter Rückbank eine gute bis zufriedenstellende Kofferraum-Variabilität.

+ Der Klappmechanismus lässt sich vom Innenraum und mit etwas Mühe auch vom Kofferraum aus mit wenig Kraftaufwand bedienen. Die Gurte sind dabei mittels einer Leiste geführt und können nur bei größter Unachtsamkeit beim Zurückklappen der Lehne eingeklemmt werden. Eine praktische Durchladeluke in der Mittelarmlehne ist Serie. Im Kofferraum findet man eine kleine Ablage in der Seitenverkleidung, zudem gibt es vier stabile Befestigungshaken und eine 12V-Steckdose. Ist der Kofferraumboden in oberster Stellung, kann darunter weiteres Kleingepäck verstaut werden.

## 1,6 INNENRAUM

### 1,5 Bedienung

Der Golf bietet mit klar gegliederten Bedienelementen und dem innovativen riesigen Navigationssystem "Discover Pro" inklusive Touchscreen und Annäherungssensor eine einfache und intuitive Bedienung der Grundfunktionen. Möchte man aber die vielen Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten nutzen, benötigt man trotz der klar strukturierten Menüführung etwas Eingewöhnungszeit.

+ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind insgesamt gut angeordnet. Der Wählhebel ist gut positioniert und einfach erreichbar. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Regensensor (optional). Der Lichtschalter ist optimal erreichbar, auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet und beinhaltet die Bedienelemente für die Nebelschlussleuchte (durch Herausziehen des Schalters aktivierbar). Er wird aber selten angefasst werden, das Fahrlicht wird per Sensor automatisch aktiviert (Option). Das Klimabedienteil könnte zwar etwas höher positioniert sein, doch erschließen sich die Funktionen der serienmäßigen Klimaautomatik sehr schnell und intuitiv. Die angewählte Temperatur wird in einem kleinen Display angezeigt und ist gut ablesbar. Um Detailsinstellungen an der Klimaautomatik durchzuführen, gibt es eine separate Setup-Taste. Dann lassen sich über den Touchscreen z.B. die Umluftautomatik oder die Intensität der Klimaautomatik einstellen. Um Energie zu sparen schaltet die Heckscheibenheizung nach gewisser Betriebsdauer automatisch ab. Das serienmäßige Navigationssystem "Discover Pro" ist mit einer riesigen Bildschirmdiagonale von 20,3 cm und einem Annäherungssensor ausgestattet, der erkennt, wenn sich die Hand in Richtung Bildschirm bewegt und nur dann weitere Auswahlpunkte auflistet. Das im Stile eines Smartphones aufgebaute Menü kann durch Wischen über den Bildschirm oder über Bedientasten am Navigationsbildschirm eingestellt werden. Zudem lassen sich viele Menüpunkte auch über das Multifunktionsdisplay mittels Lenkradtasten abrufen. Das Lautsprechersystem des "Discover Pro" sorgt für klaren Klang und kräftige Bässe, auch bei lauter Musik. Die mechanische Sitzeinstellung gibt keine Fragen auf und funktioniert weitgehend leichtgängig. Einzige Ausnahme: Die Hebel für die Lordosenstützen sind zu hoch angebracht.



**Praktisch, funktionell und hochwertig zeigt sich der Innenraum des Golf.**

Ablagen gibt es vorn wie hinten genügend. In den vorderen Türfächern finden sogar 1,5 l große Flaschen Platz, zudem gibt es Becherhalter, ein großes Ablagefach in der Mitte sowie ein Brillenfach. Auch hinten werden die Insassen durch Becherhalter in der Mittelarmlehne, Lehnentaschen an den Sitzlehnen und große Türfächer verwöhnt. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß, beleuchtet und klimatisiert. Die helle Innenraumbeleuchtung mit vier LED-Leselampen sorgt für eine gute Ausleuchtung. Zudem hat der e-Golf eine angenehme Ambientebeleuchtung. Auch die Bedienelemente sind großzügig beleuchtet. Die Instrumente sind sehr gut ablesbar. Es sind die vielfältigsten Kontrollanzeigen vorhanden. Bei geöffneten Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird dies dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Mit dem Bordcomputer können mittels Kurzzeit- und Langzeitspeicher die Fahrdaten (z.B. Stromverbrauch, Reichweite, Fahrzeit,...) im Multifunktionsdisplay und/oder Navigationsbildschirm angezeigt werden. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird). Gegen Aufpreis unterstützt ein Tempomat, der sogar mit einer radargestützten Abstandsregelung ausgestattet sein kann (im Testwagen).

⊖ Die Fahrlichtanzeige ist im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Die vielen kleinen Lenkradtasten sind nicht sehr übersichtlich und erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit, möchte man diese während der Fahrt bedienen. Dies führt zu deutlicher Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. Das Zündschloss ist nicht beleuchtet.

### 1,3 Raumangebot vorne\*

Das Platzangebot im Golf ist hervorragend. Viele Familienvans können nicht mit solch großzügiger Beinfreiheit punkten.

+ Der Einstellbereich der Längsverschiebung ist riesig. So finden bei ganz zurück geschobenen Sitzen Personen von über zwei Metern bequem Platz. Dank der großen Innenbreite fühlt man sich auf den vorderen Sitzen nur wenig eingengt. Das subjektive Raumgefühl ist gut bis zufriedenstellend.

### 2,0 Raumangebot hinten\*

+ Auch hinten geht es für eine Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse nicht beengt zu. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für knapp 1,95 m großen Personen. Auch die Kopffreiheit ist dabei ausreichend. Die Innenbreite hinten geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung, so ergibt sich ein zufriedenstellendes subjektives Raumgefühl. Zwei Personen können im Fond des Golf entspannt reisen, für drei wird es dann aber doch recht eng.



**Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor. Auch hier muss man beim elektrisch angetriebenen Modell keine Abstriche machen.**

### 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Golf werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

---

## 2,2

# KOMFORT

---

## 2,3

### Federung

Beim e-Golf ist das optionale adaptive Fahrwerk (DCC) nicht erhältlich. Aber auch das Serienfahrwerk zeigt sich sehr komfortabel. Ganz sensible Fahrer attestieren dem elektrischen Golf einen etwas schlechteren Abrollkomfort als bei den konventionell getriebenen Modellen. Die Unterschiede fallen aber sehr gering aus.

⊕ Das Zusammenspiel von Federn und Dämpfern überzeugt auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen. Das Fahrwerk ist sehr ausgewogen. Sowohl kurze als auch lange Bodenwellen werden gut abgefedert, harte Stöße werden nicht zu stark an die Insassen weitergereicht. Der Fahrkomfort in der Stadt ist dabei insgesamt gut, wobei speziell grobes Kopfsteinpflaster etwas stärker (auch akustisch) im Innenraum wahrnehmbar ist. Sowohl die Seitenneigung als auch die Vertikalbewegungen des Fahrzeugs halten sich in akzeptablen Grenzen. Querfugen und auch grober Fahrbahnbelag beeindrucken den Golf kaum.

---

## 2,3

### Sitze

Optional sind Sportsitze mit Lederbezügen erhältlich. Im Testwagen waren aber die Standardsitze eingebaut.

⊕ Bereits die vorderen Standardsitze sind beide in der Höhe einstellbar. Sie sorgen dank gut konturierten Lehnen und körpergerecht gestalteter Sitzflächen für einen guten Sitzkomfort und festen Halt. Der Seitenhalt ist aber mit den optionalen Sportsitzen nicht vergleichbar. Die Stoffbezüge mit in Leder gefassten Wangen sind ausreichend atmungsaktiv, wodurch man bei heißen Außentemperaturen nicht so stark schwitzt. Personen unterschiedlicher Statur und Körpergröße finden schnell eine angenehme Sitzposition. Sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz sind mit einer einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, die aber nicht in der Höhe justiert werden kann. Die Sitzposition auf den zufriedenstellend konturierten Rücksitzen ist dank hoher Lehnen mit angenehmer Neigung akzeptabel. Die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein. Auf der Rücksitzbank geht es nicht ganz so komfortabel zu, große Kritik ist aber trotzdem nicht angebracht. Die Lehne dürfte etwas besser konturiert sein, man sitzt im Fond nicht komplett entspannt.

---

## 1,2

### Innengeräusch

⊕ Leiser als mit dem e-Golf kann man in dieser Fahrzeugklasse kaum reisen. Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h Autobahngeschwindigkeit liegt bei extrem niedrigen 65,2 dB(A). Weder Fahr- noch Windgeräusche werden dabei vom Fahrer überdurchschnittlich stark wahrgenommen. Die Windgeräusche nehmen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht überproportional zu. Sowohl von der E-Maschine als auch von restlichen elektrischen und elektronischen Bauteile des Antriebs nimmt man im Innenraum kaum Geräusche wahr.

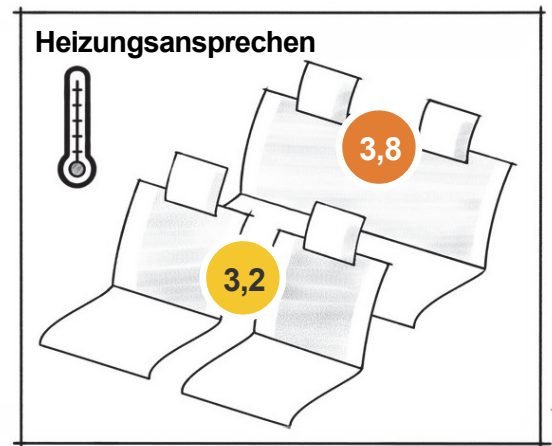
---

## 2,3

### Klimatisierung

Serienmäßig ist die Zwei-Zonen-Klimaautomatik an Bord, welche effektiv kühlt und im Winter in akzeptabler Zeit für angenehme Temperaturen im Innenraum sorgt. Für ein Elektrofahrzeug ist die Heizwirkung sogar lobenswert. Der Betrieb der Klimaautomatik wirkt sich aber deutlich auf die Reichweite des Fahrzeugs aus.

⊕ Mit der Zwei-Zonen-Klimaautomatik können sich Fahrer und Beifahrer getrennt die Temperatur einstellen. Die Luftmengenverteilung kann gut justiert werden, allerdings nur für beide vorderen Insassen zusammen. Die Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Man kann die Intensität der Automatikfunktion auswählen (Sanft, Mittel, Intensiv). Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor und der Aktivkohlefilter sorgen stets für gute Atemluft im Innenraum.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 2,6 Fahrleistungen\*

Der Elektromotor leistet 85 kW/115 PS und stellt im Stand sein maximales Drehmoment von 270 Nm zur Verfügung. Durch das hohe Drehmoment bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten wirkt der Golf noch kräftiger als er tatsächlich ist. Die Fahrleistungen stellen zufrieden, da es keine Schaltstufen gibt, zieht der Motor ohne Unterbrechung bis zur Abregelgeschwindigkeit von 140 km/h durch. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der e-Golf in 6,4 Sekunden.

## 1,0 Laufkultur

⊕ Selbst unter Elektroautos gehört der Golf noch zu den am besten schallisolierten. Außer einem leisen Singen bleiben die Passagiere vom Antrieb vollkommen verschont. Vibrationen treten nicht auf.

## 1,2 Schaltung

⊕ Bei Elektroautos sind keine Getriebe mit mehreren Schaltstufen nötig. Somit gibt es jeweils nur einen Gang für vorwärts und rückwärts. Bedient wird das Getriebe mit einem Wählhebel, wie er vom DSG-Getriebe bekannt ist. Somit geben auch die Schaltstufen keine Fragen auf. Es gibt aber auch feine Unterschiede zum Verbrennungsmotor: In Stellung D rollt der Golf beim Loslassen des Gaspedals aus, ohne mit dem Motor ein Bremsmoment zu entwickeln. Durch Tippen des Wählhebels in Plus- oder Minus-Richtung kann man mehr oder weniger Bremsmoment im Schiebetrieb aufbauen. Zieht man den Wählhebel aus der Stellung D nach hinten, wechselt er auf B. Dann steht beim Gaswegnehmen das volle Motorbremsmoment zur Verfügung. Viel Motorbremse entlastet die Bremsanlage, vor allem bei langem Bergabfahren und sorgt für stärkere Rekuperation, wodurch die Batterien im Rollen wieder stärker geladen werden. Dieses hohe Bremsmoment ist aber nicht in jeder Fahrsituation erwünscht und sorgt bei Glätte sogar für instabile Fahrzustände. Da keine Gangwechsel vollzogen werden, tritt im Fahrbetrieb auch keinerlei Rucken auf. Zugkraftunterbrechungen gibt es nicht. Zwischen Vorwärts und Rückwärts kann auch bei leicht rollendem Fahrzeug sanft umgeschaltet werden. Löst man die Bremse, rollt der Golf wie ein Automatikfahrzeug automatisch an. Am Berg wird das Fahrzeug durch die Auto-Hold-Funktion unbegrenzt festgehalten. Gibt der Fahrer Gas, werden automatisch die Bremsen gelöst.



1,0

## Getriebeabstufung

⊕ Bei Elektrofahrzeugen gibt es keine Schaltstufen - es sind aber auch keine nötig. Der Elektromotor arbeitet zuverlässig vom Stand bis zur Maximalgeschwindigkeit.

2,1

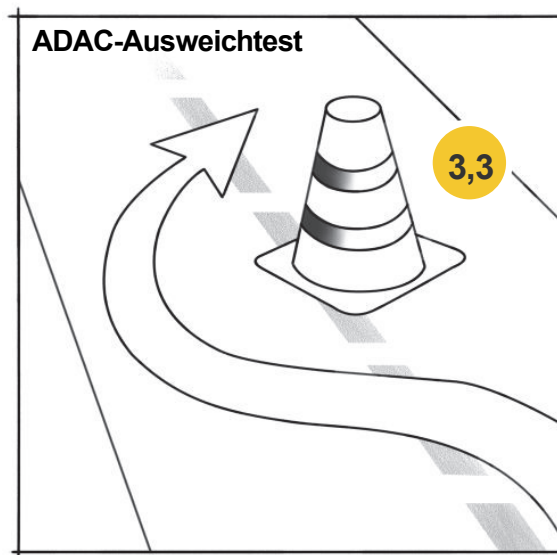
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,5

### Fahrstabilität

⊕ Das Fahrzeug zeigt bei einem plötzlichen Spurwechsel auch bei hohen Geschwindigkeiten eine gute Fahrstabilität. Im Vergleich zum "Standard-Golf" wirkt er aber etwas hecklastiger, er pendelt leicht um die Mittellage. Der Geradeauslauf ist vorbildlich, auch bei Spurrillen hält der Golf zuverlässig die Spur. Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich der e-Golf deutlich übersteuernd - Gegenpendler treten im Parcours mehrfach auf. Das feinfühlig und früh eingreifende ESP unterstützt den Fahrer dabei effektiv und verhindert kritische Fahrzustände. Das ESP beinhaltet auch eine Gegenlenkunterstützung, welche dem Fahrer in kritischen Situationen einen Hinweis gibt, in welche Richtung er lenken sollte, um das Auto möglichst zu stabilisieren. Die Lenkung wird dabei in die richtige Richtung leichtgängiger als in die falsche. Der Golf VII ist serienmäßig mit der elektronischen Differentialsperre XDS ausgestattet. Dabei wird das kurveninnere Rad selektiv abgebremst, falls es droht durchzudrehen. Damit wird die Traktion verbessert und die Untersteuertendenz beim Beschleunigen aus Kurven verringert. Durch das hohe Drehmoment bei niedrigen Geschwindigkeiten kann aber das Durchrutschen der Antriebsräder nicht komplett verhindert werden. Das Kurvenverhalten des Golf ist sehr sicher ausgelegt. Der Grenzbereich liegt hoch, kündigt sich aber trotzdem rechtzeitig an, wodurch der Fahrer bei zu schnell gefahrenen Kurven noch genügend Sicherheitsreserven zur Verfügung hat. Lastwechselreaktionen bei plötzlichem Gas wegnehmen in der Kurve sind nur wenig ausgeprägt.

### ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,2

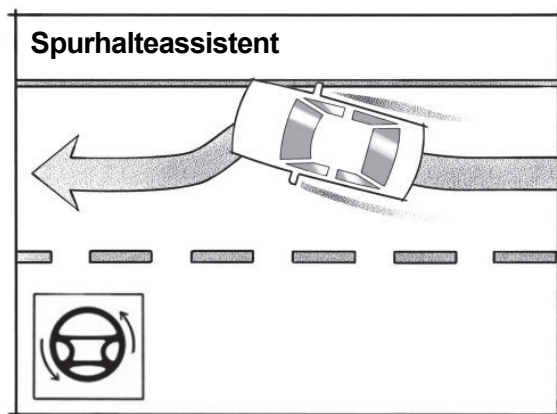
### Lenkung\*

Die serienmäßige Lenkung des Golf zeigt sich präzise und leichtgängig. Die optionale Progressivlenkung ist für den e-Golf nicht erhältlich. Die Lenkung des e-Golf wirkt um die Mittellage nicht so direkt und schön zentriert als die der konventionell angetriebenen Golf-Modelle. Zudem baut die Hinterachse etwas verzögert Seitenführung auf. Hier handelt es aber um Jammern auf hohem Niveau. Auch die Lenkung des e-Golf ist ausgewogen und präzise.

⊕ Schnelle Kurven können mit präzisiertem Lenkeinschlag durchfahren werden, die Fahrbahnrückmeldung in der Lenkung ist dabei gut. Die Lenkübersetzung ist zufriedenstellend. Von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis von 10,9 m geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung.

## 1,5 Bremse

⊕ Der e-Golf kann mit einer sehr standfesten Bremsanlage und einem extrem kurzen Bremsweg punkten. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug bereits nach 34,4 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiContact der Größe 205/55 R16 91Q). Solch kurze Bremswege konnten vor einigen Jahren nur bei Supersportwagen realisiert werden. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren, was bei Elektrofahrzeugen alles andere als selbstverständlich ist. Bei einer starken Bremsung in der Kurve wurde der Golf klar auf Stabilität anstatt Bremsleistung ausgelegt. Dadurch untersteuert das Fahrzeug beim Bremsen in der Kurve stark, was den kurvenäußeren Vorderreifen stark belastet. Die Schleudergefahr ist dadurch allerdings sehr gering.



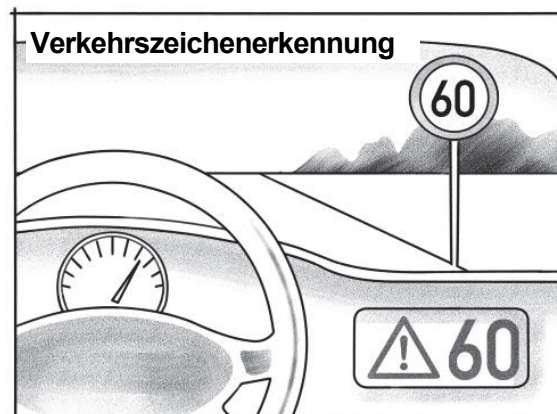
**Spurhalteassistent**  
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

## 1,4 SICHERHEIT

### 1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der VW Golf ist mit einer Reihe an aktiven Sicherheitssysteme erhältlich, welche die Fahrsicherheit enorm erhöhen, allerdings auch ihren Preis haben. Da macht auch die elektrische Variante keinen Unterschied.

⊕ Serienmäßig findet man neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, welches über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt. Beim e-Golf ist zudem eine Müdigkeitserkennung serienmäßig, welche das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit den Fahrer warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt. Gegen Aufpreis gibt es einen Fernlichtassistenten, welcher bei vorausfahrenden als auch entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht auf- und abblendet. Ebenso optional ist das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion erhältlich. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine gut sichtbare Kollisionswarnung. Reagiert der Fahrer nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremsst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck so stark erhöht wird, dass eine Kollision vermieden wird. Der ebenfalls gegen Aufpreis erhältliche Spurhalteassistent Lane Assist erfasst über eine Kamera die Fahrspuren.



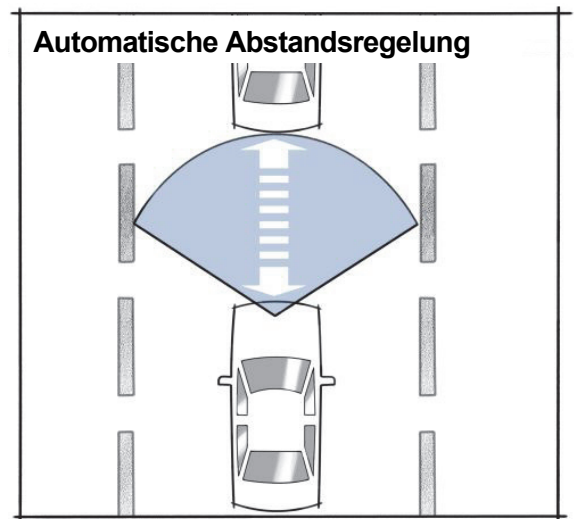
**Verkehrszeichenerkennung**  
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



**Einschlafwarner**  
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Droht das Fahrzeug die Fahrspur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen, lenkt der Lane Assist automatisch leicht in die Fahrbahnmitte zurück. Ordert man die Verkehrszeichenerkennung, werden über Navigationsdaten und Erkennung von Verkehrsschilder mittels Kamera dem Fahrer Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Überholverbote im Multifunktionsdisplay angezeigt. Bei einer Vollverzögerung blinkt das Bremslicht zunächst und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Rückstrahler in den Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei Nacht vor geöffneten Türen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Bremspedal gestartet werden kann. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer (Speedlimiter) ist gegen Aufpreis erhältlich (im Tempomat enthalten).

– Der Golf ist mit fast allen gängigen Sicherheitsfeatures erhältlich, einzig ein Totwinkelassistent findet sich noch nicht im Programm. Der e-Golf ist zwar mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Diese lassen sich aber weder mit Kurven- noch mit Abbiegelicht oder dem dynamischen Fernlichtassistenten kombinieren.



**Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.**

## 1,2 Passive Sicherheit - Insassen

Der Golf glänzt mit einem hervorragenden Crashverhalten. Das Crashverhalten sollte trotz der im Boden verbauten Akkus bei der elektrischen Variante vergleichbar ausfallen.

+ Beim ADAC Crashtest erhält der Golf für seinen Insassenschutz 94 % der möglichen Punkte und somit ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags findet man ebenso an Bord wie einen Knieairbag für den Fahrer. Gegen Aufpreis gibt es auch Seitenairbags für die hinteren Insassen. Dann besitzen auch die hinteren Gurte Gurtstraffer. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für 1,88 m große Personen und befindet sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls optimal wirken zu können. Auch die hinteren Kopfstützen sind nahe am Kopf positioniert, könnten aber etwas höher sein, denn nur kleine Personen bis 1,70 m sind bei einem Heckaufprall gut geschützt. Gurtwarner gibt es für beide vorderen Insassen. Der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z.B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt, sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu erhalten. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern.

– Das Warndreieck ist zwar vorbildlich in die Heckklappe integriert, doch leider gibt es keinen gut erreichbaren Platz für den Verbandkasten. Dieser liegt unter der Gepäckraumabdeckung und ist im Ernstfall nicht schnell genug erreichbar.

## 1,5 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des Golf ist gut. Auf beiden äußeren Rücksitzen und dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze sicher befestigen.

⊕ Beim ADAC Crashtest verdient sich der Golf 89 % der möglichen Punkte für den Bereich Kindersicherheit. Kindersitze lassen sich auf den beiden äußeren Rücksitzen mittels gut zugänglichen Isofix-Befestigungen inkl. Ankerhaken fixieren. Die normalen Gurte sind lang genug, um auch Kindersitze mit hohem Gurtbedarf zu befestigen. Die Gurtschlösser sind optimal angeordnet um Kindersitze aller Altersgruppen lagestabil und sicher befestigen zu können. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kinderrückhaltesysteme gut unterbringen. Die Beifahrerairbags sind abschaltbar, wodurch auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz befestigt werden dürfen. Im Golf finden auch besonders hohe Rückhaltesysteme problemlos Platz. Alle Fensterheber besitzen einen Einklemmschutz. Laut Betriebsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen alle Kindersitzklassen installiert werden.

⊖ Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Sitzform und nicht idealer Gurtanlenkpunkte nicht zum Befestigen von Kindersitzen. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nebeneinander keinen Platz. Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher.

---

## 2,4 Fußgängerschutz

⊕ Auch bei den Crashversuchen (Stand 11/2012) für den Fußgängerschutz gibt der Golf ein gutes Bild ab. Er erreicht 65 % der möglichen Punkte. Die einzig nennenswerte Kritikpunkte sind die seitlichen Bereiche der Motorhaube. Sie sind noch zu aggressiv ausgebildet. Diese Ergebnisse sollten auch für die elektrische Variante gelten.

---

## 1,1 UMWELT/ECOTEST

---

### 1,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

⊕ Vorbildlich ist der Energiehaushalt des e-Golf. Betrachtet man neben der für den Antrieb nötigen Energie auch sämtliche Verluste, die beim Laden auftreten, so verbraucht der e-Golf beim ADAC EcoTest durchschnittlich nur 18,2 kWh/100 km. Kalkuliert man auf Basis des deutschen Stromerzeugungsmix, so entspricht dieser Verbrauch einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 102 g/km. Resultat sind 49 Punkte im ADAC EcoTest. Innerorts liegt der Verbrauch bei 12,7 kWh/100 km. Außerorts sind es 16,3 kWh und auf der Autobahn 25,1 kWh pro 100 Kilometer. Dem ADAC EcoTest liegt die „Well-to-Wheel“-Betrachtung zugrunde. Das bedeutet, dass nicht nur die verbrauchte Antriebsenergie ermittelt wird, sondern auch die benötigte Energie, um die Fahrzeugbatterie zu laden. Der Ladevorgang ist allerdings u.a. durch Temperierung der Batterie mit Verlusten behaftet, so dass mehr Ladeenergie notwendig ist, als die Nennkapazität der Batterie aufweist.

---

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Da im Straßenverkehr vom e-Golf keine Schadstoffe ausgestoßen werden, erhält er im EcoTest die vollen 50 Punkte. Addiert man die Punkte für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß, so ergeben sich insgesamt 99 Punkte. Das reicht für ein ganz klares Fünf-Sterne-Ergebnis.

3,6

## AUTOKOSTEN

0,6

### Betriebskosten\*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Stromkosten ermittelt. Kalkuliert werden mit einem aktuellen Strompreis von 26 Cent pro kWh, fallen die Betriebskosten im Vergleich zu herkömmlichen Verbrennungsmotoren sehr günstig aus.

1,5

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der e-Golf besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren eine Inspektion fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine große Inspektion durchgeführt werden.

➕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Zusätzlich besteht eine Garantie von 8 Jahren oder 160.000 km auf die Batterie. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße auf einem niedrigen Niveau.

➖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

4,3

### Wertstabilität\*

➖ Aktuell haben sich Elektroautos noch nicht etabliert. Vor einem Gebrauchtwagenkauf werden viele Interessenten aus Angst vor teuren Folgereparaturen zurückschrecken. Deswegen wird dem e-Golf im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur mäßiger Restwertverlauf prognostiziert.

5,5

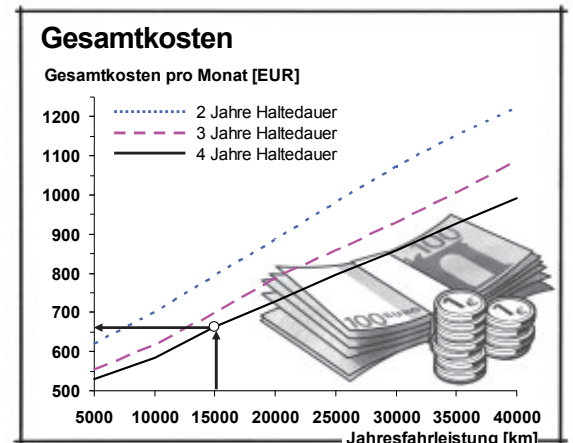
### Kosten für Anschaffung\*

➖ Auch wenn man mit dem e-Golf günstig fährt, ein Grundpreis von 34.900 muss erst einmal überwunden werden. Die sehr komplette Grundausstattung (vergleichbar Comfortline) ist ein nur schwacher Trost. Man muss schon sehr lange sparsam fahren, um den Preisnachteil bei der Anschaffung wieder wett zu machen. Letztendlich ist auch der e-Golf nur ein Auto für Idealisten. Rechnerisch gibt es noch keinen wirtschaftlichen Einsatzzweck.

2,7

### Fixkosten\*

Die ersten zehn Jahre kostet der e-Golf keine Kfz-Steuer. Danach werden nach aktuellem Stand jährlich nur 56 Euro fällig. Umso teurer sind die Versicherungsklassen: Wenn man die Typklasse 17 der Haftpflicht noch tolerieren könnte, sind die Kaskoklassen beinahe unbezahlbar (VK: 21/TK: 21)



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 663 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

⊕ Das Fahren mit dem e-Golf ist sehr günstig. Auch die Wartungskosten fallen gering aus. Die Fixkosten können noch gut toleriert werden. Was die Unterhaltskosten nach oben treibt, ist der hohe prozentuale Wertverlust in Verbindung mit dem hohen Anschaffungspreis. Monatlich verliert der e-Golf hohe Eurobeträge an Wert.

### WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI BMT	1.2 TSI BMT	1.4 TSI BMT	1.4 TSI BMT	GTI	1.6 TDI BMT	2.0 TDI BMT	GTD
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	4/1395	4/1984	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	81 (110)	92 (125)	110 (150)	162 (220)	81 (110)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1400	175/1400	200/1400	250/1500	350/1500	250/1500	340/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	11,9	9,9	9,1	8,2	6,5	10,5	8,6	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	179	195	204	216	246	195	216	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 S	4,9 S	5,2 S	5,2 S	6,0 S	3,8 D	4,1 D	4,2 D
CO2 [g/km]	113	114	120	119	139	99	106	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/17	16/17/17	15/17/18	15/17/18	16/21/24	18/17/22	18/18/23	17/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	60	62	78	76	128	160	212	218
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	565	580	578	593	684	570	595	634
Preis [Euro]	18.225	19.925	22.975	24.275	29.575	22.375	26.800	30.600

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

Elektrofahrzeug	Schadstoffklasse Elektrofahrzeug
Leistung	85 kW (115 PS)
bei	3000 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16Q</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,85/10,75 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>6,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,4 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	12,7 kWh
Testverbrauch Schnitt pro 100 km	<b>18,2 kWh</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>12,7/16,3/25,1 kWh</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	0 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>102 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>65,2 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4270/1799/1450 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2030 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1520 kg/440 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>305 l/665 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	75 kg
Batteriekapazität	24,2 kWh
Reichweite	<b>145 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <b>fett</b>	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>62 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>42 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>99 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>460 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>663 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/21
Grundpreis	34.900 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	560 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	Serie
Müdigkeitserkennung	Serie
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Lane Assist)	510 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	205 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung	320 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/360 Euro <sup>o</sup>
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-Sicht-Paket)	175 Euro <sup>o</sup>
Keyless Entry	375 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Lackierung Metallic	530 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,1</b>
Verarbeitung	1,9	Fahrstabilität	2,5
Alltagstauglichkeit	4,1	Lenkung*	2,2
Sicht	2,2	Bremse	1,5
Ein-/Ausstieg	2,9	<b>Sicherheit</b>	<b>1,4</b>
Kofferraum-Volumen*	3,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Kofferraum-Variabilität	2,4	Kindersicherheit	1,5
<b>Innenraum</b>	<b>1,6</b>	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	1,5	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,1</b>
Raumangebot vorne*	1,3	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	1,1
Raumangebot hinten*	2,0	Schadstoffe	1,0
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>2,2</b>		
Federung	2,3	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>3,6</b>
Sitze	2,3	Betriebskosten*	0,6
Innengeräusch	1,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,5
Klimatisierung	2,3	Wertstabilität*	4,3
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,6</b>	Kosten für Anschaffung*	5,5
Fahrleistungen*	2,6	Fixkosten*	2,7
Laufkultur	1,0	Monatliche Gesamtkosten*	4,2
Schaltung	1,2		
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen