



In der **KOMPAKTKLASSE** sind Vergleichstests oft eine eher langweilige Angelegenheit: Der Golf gewinnt, dahinter sortieren sich die Konkurrenten mit mal kleinerem, mal größerem Abstand zum Wolfsburger Bestseller. Da kann doch beim modellgepflegten Golf der Generation VII nichts schiefgehen, oder? Lesen Sie selbst!

# Wie gut ist der neue Golf?



**F**ür den Fall, dass Sie nun abwinken und gelangweilt weiterblättern: Vergleichstest mit dem neuen Golf? Da kann doch bloß einer gewinnen, oder? Dabei war der VW nicht immer der selbstverständliche Seriensieger von heute. Vor über 40 Jahren trat etwa zum ersten Mal ein VW Golf zum Vergleichstest in einer großen deutschen Automobilzeitschrift an. Es war ein LS in Dunkelblau mit 70 PS aus 1,5 Litern Hubraum, damals 9370 Mark teuer und 835 kg leicht. Gewonnen hat er seinerzeit nicht, er wurde nur Dritter, hinter Citroën GS und Alfasud. Und vor Opel Kadett, Simca 1100 sowie Fiat 128 Berlina. 30 Millionen Golf und sechs Generationen später stellt sich der modellgepflegte Golf VII ganz anderer Konkurrenz: Honda Civic, Hyundai i30 und Opel Astra heißen heute die Rivalen in der Kompaktklasse. Sie sind alle samt recht neu auf dem Markt, zählen jedoch bis auf den Hyundai i30 zur traditionellen Golf-Konkurrenz in der Kompaktklasse. Der Civic kam in seiner zehnten Generation Mitte März in den

Handel, und der Opel Astra ist in seiner aktuellen Version seit 2015 auf dem Markt – er ist so was wie der Ur-Rivale des Golf. Ihn gab es als Kadett bereits, als in Wolfsburg noch Käfer vom Band rollten. Der Hyundai i30 schließlich erlebt gerade seinen zweiten Modellwechsel seit 2008, gebaut wird er im slowenischen Nosovice, entwickelt wurde er in Rüsselsheim. Nun aber zum aktuellen Vergleichstest: Die Kandidaten treten als Benziner mit rund 150 PS an, das ist heute Standard in der Anderthalbliter-Klasse, nur der Honda macht da eine Ausnahme. Ihn gibt es nur mit dem Einliter-Dreizylinder und 129 PS oder als 1,5-Liter mit 182 PS. Also muss er hier mit dem schwächeren Dreizylinder auskommen.

#### **Geräumige Karosserie, Top-Bremswerte**

Das erweist sich für den Civic jedoch als echter Nachteil, das soll gleich zu Beginn angemerkt werden. Weil man es bereits auf den ersten Metern merkt: Der Einliter-Turbo ist ein rauer Geselle, laut und ein wenig ungehobelt. Zudem wirkt er in dem rund 1300 kg schwe-

ren Honda etwas überfordert. Selbst bei fleißiger Bedienung der Schaltung kommt er den deutlich kräftigeren Konkurrenten kaum hinterher. Und weil man dabei oft mehr Gas geben muss, ist der Dreizylinder noch nicht einmal besonders sparsam unterwegs. Ebenfalls störend: die etwas unpräzise Führung des Schalthebels. Das klappte bei Honda schon mal besser. Der Civic ist immerhin das größte Auto in diesem Testfeld, über 4,5 Meter lang. Nicht weiter schlimm, doch sein Raumangebot zeigt kaum merkliche Vorteile gegenüber den zum Teil deutlich kompakteren Konkurrenzmodellen. Der Kofferraum fällt eine Klasse größer aus (478 Liter), während die variable umklappbare und aufstellbare Fondsitzebank des Vorgängers entfiel. So steht man also etwas ratlos vor dem Neuen mit seinem extravaganten Außendesign, dem müden Motor und dem unpraktischen Interieur: Was spricht also für den individualistischen Honda? Der Fahreindruck. So biegt er sehr neutral und kalkulierbar ums Eck, wobei es dem Motor freilich

**HONDA**



**DAS CIVIC-INTERIEUR**  
wirkt etwas unaufgeräumt, hier folgt die Form offensichtlich nicht immer der Funktion



Ladevolumen  
478/1267 l



**DER HONDA** hat den größten Kofferraum in diesem Vergleich, allerdings ist die Ladekante hoch und die Öffnung eher klein. Hinten ist ausreichend Platz für die Passagiere – bis auf die Kopffreiheit, wegen der niedrigen Dachlinie. Der kleine Dreizylinder-Turbo wirkt bemüht, er ist zäh und unlustig, zudem läuft er rau und laut. Die Taste für den Econ-Modus ist serienmäßig an Bord, ebenso das Start-Stopp-System

**HYUNDAI**



**DAS i30-COCKPIT**  
ist sehr einfach und übersichtlich eingerichtet, die Bedienung logisch und intuitiv



Ladevolumen  
395/1301 l



**IM HYUNDAI-FOND** wird ebenfalls ausreichend Platz geboten, hier passt auch die Kopffreiheit. Die Bank ist straff gepolstert und der Lehnenwinkel etwas zu flach. Beinahe 400 Liter passen ins i30-Ladeabteil, das ist üppig, doch auch hier schränken Ladeluke und -kante die Nutzbarkeit etwas ein. Der 1.4 T-GDI zeigt sich kultiviert, doch ebenso recht durstig, was nicht zuletzt am hohen Gewicht des i30 liegt

## DATEN IM VERGLEICH

	HONDA CIVIC 1.0 VTEC TURBO ELEGANCE	HYUNDAI i30 1.4 T-GDI STYLE	OPEL ASTRA 1.4 DI TURBO INNOVATION	VW GOLF 1.5 TSI HIGHLINE
<b>ANTRIEB</b>				
Motor	Reihendreizylinder-Benzinmotor, vorne quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorne quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorne quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorne quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Zahnriemen
Hubraum	988 cm <sup>3</sup>	1353 cm <sup>3</sup>	1399 cm <sup>3</sup>	1498 cm <sup>3</sup>
Leistung bei Drehzahl	95 kW/129 PS 5500/min	103 kW/140 PS 6000/min	110 kW/150 PS 5000/min	110 kW/150 PS 5000/min
max. Drehmoment bei Drehzahl	200 Nm 1500/min	242 Nm 1500/min	230 Nm 2000/min	250 Nm 1500/min
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h	210 km/h	215 km/h	216 km/h
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	117 g/km	124 g/km	117 g/km	116 g/km
Kraftübertragung Getriebe	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe
<b>KAROSSERIE</b>				
Länge/Breite/Höhe	4518/1799/1434 mm	4340/1795/1455 mm	4370/1809/1485 mm	4258/1790/1492 mm
Radstand	2697 mm	2650 mm	2662 mm	2620 mm
Tankinhalt	46 Liter	50 Liter	48 Liter	50 Liter
Kofferraum	478–1267 Liter	395–1301 Liter	370–1210 Liter	380–1270 Liter
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/1200 kg	600/1400 kg	620/1450 kg	620/1700 kg
Serienbereifung	235/45 R 17 W	225/45 R 17 W	205/55 R 16 V	225/45 R 17 W
Testwagenbereifung Reifentyp	235/45 R 17 W Michelin Primacy 3	225/45 R 17 W Michelin Primacy 3	225/45 R 17 V Michelin Primacy 3	225/45 R 17 W Dunlop Sport Maxx RT
<b>MESSWERTE</b>				
Beschleunigung 0–100 km/h	10,9 s	8,9 s	9,3 s	8,7 s
Zwischenspur 60–100 km/h 80–120 km/h	6,1 s 7,1 s	5,0 s 6,6 s	4,8 s 6,1 s	4,7 s 6,1 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	33,3 m	34,9 m	35,5 m	36,7 m
Innengeräusch bei 100 km/h bei 130 km/h	68 dB(A) 71 dB(A)	67 dB(A) 72 dB(A)	66 dB(A) 69 dB(A)	66 dB(A) 70 dB(A)
Normverbrauch Testverbrauch	5,1 Liter S 7,4 Liter S	5,4 Liter S 7,8 Liter S	5,1 Liter S 7,3 Liter S	5,1 Liter S 7,2 Liter S
Achslast vorn/hinten	787/504 kg	798/543 kg	755/511 kg	785/542 kg
Testwagenleergewicht Zuladung	1291 kg 484 kg	1341 kg 479 kg	1266 kg 549 kg	1327 kg 463 kg
Wendekreis links/rechts	11,7/11,9 m	11,3/11,4 m	11,2/11,3 m	11,1/11,0 m
<b>AUSSTATTUNG</b>				
Airbags Kopf vorn und hinten Seiten vorn/hinten	Serie Serie/–	Serie Serie/–	Serie Serie/–	Serie Serie/375 Euro
Metallic-Lackierung	520 Euro	590 Euro	560 Euro	565 Euro
LED-Scheinwerfer	–	900 Euro	1450 Euro	Serie
<b>PREIS/KOSTEN</b>				
<b>Preis</b>	<b>25 170 Euro</b>	<b>24 450 Euro</b>	<b>24 780 Euro</b>	<b>26 975 Euro</b>
Wertverlust	11 700 Euro	11 000 Euro	11 000 Euro	11 500 Euro
möglicher Rabatt <sup>1)</sup>	26 %	23 %	24 %	k. A.
Finanzierung <sup>2)</sup> Jahreszins	0,99 %	1,99 %	1,99 %	1,99 %
Leasing <sup>3)</sup> Anzahlung monatliche Rate	k. A. k. A.	k. A. k. A.	k. A. k. A.	k. A. k. A.
Abgasnorm	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Steuer pro Jahr	64 Euro	86 Euro	72 Euro	72 Euro
Versicherung HK/TK/VK	19/21/20	16/21/19	17/20/20	13/18/18
Haftpflicht (50 % Prämie)	672 Euro	559 Euro	591 Euro	451 Euro
Teilkasko	484 Euro	484 Euro	436 Euro	324 Euro
Vollkasko (50 % Prämie)	1059 Euro	978 Euro	1059 Euro	877 Euro
Fixkosten pro Jahr	1795 Euro	1623 Euro	1722 Euro	1400 Euro
Monatskosten mit/ohne Wertverlust	615/290 Euro	579/273 Euro	586/276 Euro	576/249 Euro <sup>4)</sup>
Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust	49,2/23,2 Cent	46,3/21,9 Cent	46,9/22,1 Cent	46,1/20,0 Cent <sup>4)</sup>
Ölwechselintervall	15 000 km/1 Jahr	15 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr	30 000 km/2 Jahre
Inspektionsintervall	30 000 km/2 Jahre	30 000 km/2 Jahre	60 000 km/2 Jahre	60 000 km/4 Jahre
Garantie Technik/Lack Durchrostung Mobilität	3/3 Jahre 12 Jahre 5 Jahre	5/5 Jahre 12 Jahre 5 Jahre	2/2 Jahre 12 Jahre 2 Jahre	2/3 Jahre 12 Jahre unbegrenzt

<sup>1)</sup> laut Preisagentur netCar.de – das Internet-Autohaus; <sup>2)</sup> über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Jahreszins effektiv; <sup>3)</sup> Kilometerleasing, Laufzeit 3 Jahre (15 000 km/Jahr); <sup>4)</sup> vorläufige Angaben

an Power mangelt, um damit nennenswerte fahrdynamische Reaktionen zu provozieren. Und der variabel übersetzten Lenkung (Serie) täte etwas mehr Präzision gut. Uneingeschränkt lobenswert ist natürlich, dass der Civic am besten verzögert. Ein Bremsweg aus 100 km/h von 33,3 Metern ist in dieser Klasse super, er entspricht den Werten reinrassiger Sportwagen.

Beim Fahrkomfort zeigt sich der Honda weniger überzeugend. Er holpert eher unbeholfen über Unebenheiten, federt jedoch beladen und auf größeren Verwerfungen verbindlicher.

Mit einem Grundpreis von 19 900 Euro ist er das preiswerteste Angebot in diesem Vergleich. Wählt man aber die hier gefahrenere, besser ausgestattete Elegance-Version, wird er schon 5000 Euro teurer. Dafür gibt es ein fest eingebautes Garmin-Navi mit Komplett-Infotainment, Digitalradio, Anbindung für Apple CarPlay und Android Auto sowie ein Soundsystem. 17-Zoll-Alus bringt der Elegance ebenfalls ab Werk mit, wie er überhaupt so gut ausgestattet ist, dass als Aufpreispositionen fast nur noch das CVT-Getriebe und der Metallic-Lack übrig bleiben.

**Hoher Einstiegspreis, sparsames Triebwerk**  
Ganz anders der Golf in diesem Test. Er kommt als Highline, leuchtet so von Hause aus mit LED-Licht, für 930 Euro extra gibt es hier das adaptive Active Lighting System. Überhaupt ist die teuerste Golf-Ausstattungsvariante sehr gut bestückt: Sportsitze, Fußgängererkennung mit City-Notbremsfunktion und Parkpiepser rundum sind immer an Bord. Das hat freilich ebenso Nachteile, denn der VW ist das mit Abstand teu-

**OPEL**



**BEIM ASTRA**  
ist das Cockpit wohlgeordnet, auch Marken-  
neulinge finden sich rasch zurecht



Ladevolumen  
370/1210 l

**DER OPEL-FOND** ist geräumig, aber auch hier mangelt es etwas an Kopffreiheit. Die Bank ist straff, doch bequem und gut ausgeformt. Dagegen hat der Astra den kleinsten Kofferraum im Vergleich, wobei die Unterschiede gering sind. Der Turbo-Vierzylinder gefällt mit geschmeidigem Lauf und gutem Antritt, das kann nur der VW etwas besser. Die Tasten für die Assistenzsysteme sind vor dem Schalthebel sortiert



**VW**



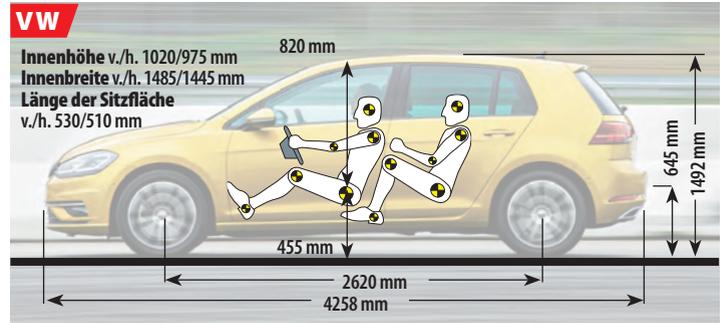
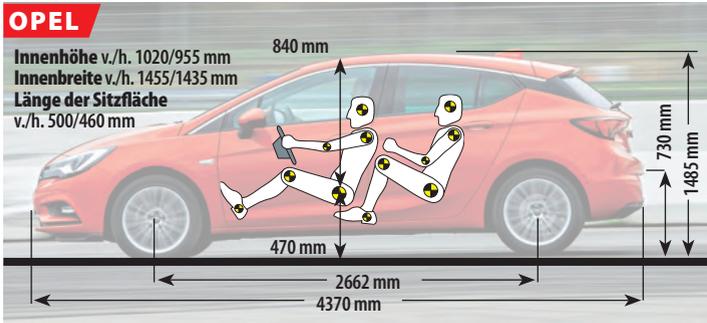
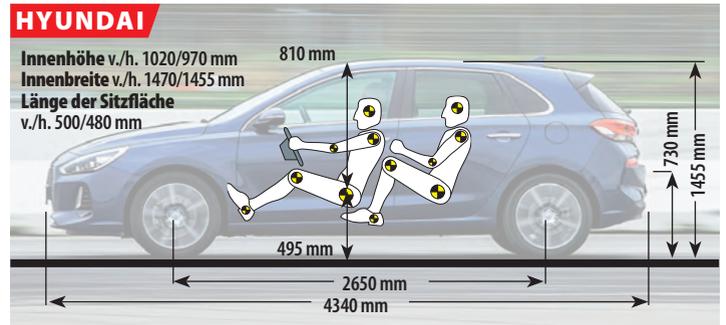
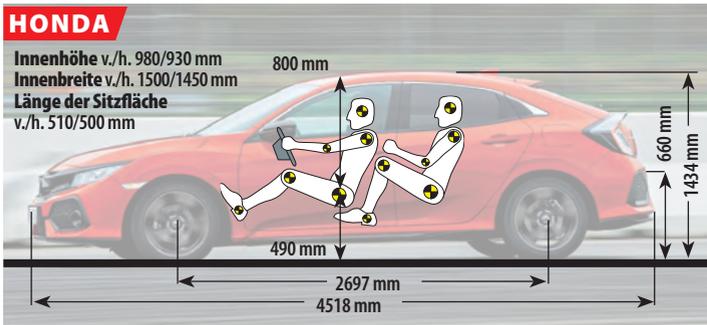
**IM GOLF**  
brechen moderne Zeiten an: Alles geht über den  
Touchscreen, das muss man nicht mögen



Ladevolumen  
380/1270 l

**DER VOLKSWAGEN** ist zwar nicht das geräumigste Auto in diesem Vergleich, dafür jedoch dasjenige mit dem besten Raumgefühl, auch das ist keine geringe Qualität. Zudem ist die Ladeöffnung groß und günstig geformt. Der VW besitzt darüber hinaus das sparsamste und antrittsstärkste Triebwerk in diesem Test. Das DCC-Fahrwerk kostet 1045 Euro Aufpreis, das bringt deutliche Abzüge in der Kostenwertung





erste Angebot, zudem kosten die beiden Fondtüren 900 Euro Aufpreis, das Adaptivfahrwerk DCC weitere 1045. Das kostet ihn bei der Preisbewertung so viele Punkte, dass der VW – obgleich er die Eigenschaftswertung deutlich gewinnt – am Ende nur Dritter wird. Golf-Freunde dürfen sich freuen, dass sich das aktuelle Modell dennoch prima in Form zeigt. Fahrwerk und Karosserie blieben praktisch unverändert, und die behutsamen Design-Auffrischun-

gen fallen nur Kennern auf. Da gab es ja eher wenig Änderungsbedarf. Den sahen die VW-Verantwortlichen unter anderem bei Bedienung und Infotainment. Jetzt hat der Golf also, wenn er mit dem großen Discover-Pro-System (2385 Euro) kommt, in der Mittelkonsole einen Monitor, der mit berührungsempfindlicher Oberfläche, ein paar Sensortasten und neuer Gestensteuerung für das gesamte Infotainment-Angebot zuständig ist. Das erwies sich im Test

als suboptimal, zumal sich die Gestensteuerung beim Testwagen etwas zickig aufführte. Schmerzlich vermisst wurden zudem die beiden Drehregler für Lautstärke und Menü-Auswahl. Der 1,5-Liter-TSI mit 150 PS ist die zweite große Neuheit im Golf. Den Motor wird es in zwei Versionen geben, wobei die schwächere Variante mit 130 PS mehr Hightech auffahren wird. Aber auch mit 150 PS glänzt der neue Vierzylinder durch geschmeidigen Lauf

sowie gleichmäßige Leistungsabgabe und niedrigen Verbrauch.

**Harmonischer Antrieb, ordentliche Qualität**

Dennoch zieht der Astra knapp am Golf vorbei. Wobei man sich ja um Opel nun wieder Sorgen machen muss – wer weiß schon, was man beim PSA-Konzern mit der Marke vorhat. Sollten die Verantwortlichen in Sochaux und Paris das noch nicht so genau wissen, könnten sie sich am aktuellen Astra anschauen, wie man

einen modernen Kompaktwagen baut. Da gäbe es nämlich einiges zu bestaunen, etwa den 1,4-Liter-Benziner, der sich geschmeidig und kraftvoll präsentiert. Zudem kooperiert er gut mit dem bestens schaltbaren Sechsganggetriebe und verbraucht nicht zu viel Treibstoff. Ebenso gelungen ist die Fahrwerksabstimmung. Obwohl keine Säufte, federt der Opel selbst ohne Adaptivdämpfer insgesamt kaum schlechter



als der DCC-bestückte Golf. Vor allem auf feine Unebenheiten wie Autobahnfugen reagiert er sogar etwas sensibler, sodass die im Vorgänger noch verfügbaren Verstelldämpfer nicht vermisst werden.

Fahrdynamisch schlägt sich der Opel recht wacker – nicht zuletzt eine Folge des relativ niedrigen Gewichts. Er ist der Leichteste im Vergleich, unterbietet gar den Honda um 25 kg. Hilfreich ist auch die fein ansprechende Lenkung. Sie ist etwas schwergängiger als die des Golf, aber genauso präzise. An Ergonomie und Verarbeitung gibt es bei diesem Astra ebenso wenig zu mäkeln. Lediglich in Ecken, in die man nicht so häufig schaut, wirkt das Finish unfertig, im Kofferraum etwa. An der Bedienung fallen eventuell die etwas fummeligen Lenkradtasten unangenehm auf, alles andere ist logisch angeordnet und gut erreichbar. Die Instrumente sind leicht ablesbar, und die Smartphone-Anbindung mittels CarPlay klappt schnell und problemlos. Abgerundet wird der positive Eindruck durch das sehr gute LED-Licht (IntelliLux). Es kostet zwar 1450 Euro Aufpreis, ist aber jeden Cent wert. Beim i30 Style kosten die LED-Leuchten übrigens nur 900 Euro Aufpreis, während der Civic als Exclusive stets über LED-Licht verfügt, freilich ohne Adaptivfunktionen.

**Große Fortschritte, günstiger Preis**  
Überhaupt ist der Hyundai i30 recht gut ausgestattet. Jedenfalls wenn er – wie hier – als Style antritt. Das kostet dann ab 24 450 Euro, wobei die Preisliste etwas Spielraum gewährt: Den 1.4 T-GDI mit 140 PS gibt es ebenso als Trend für 2100 Euro weniger. Viel wichtiger

als etwa die beim Style serienmäßigen Aluräder und die Einparkhilfe ist freilich die Möglichkeit, den Wagen mit weiteren Extras aufzurüsten. So ist etwa der Totwinkelassistent für 300 Euro erst ab Style bestellbar. Das sei nur beiläufig erwähnt, weil es über den i30 eigentlich viel Interessanteres zu berichten gibt. Etwa über das Tempo, mit dem die Entwicklungsabteilungen des Hyundai-Konzerns den Vorsprung der europäischen Hersteller aufholen.

Wer sich noch an den Vorläufer Elantra erinnert (2000 bis 2006), sieht sich im jüngsten i30 in eine andere Welt gebeamt. Keine Spur mehr vom spröden koreanischen Charme – der i30 wirkt zeitgemäß und ist geschmackvoll eingerichtet. Da hat das aktuelle Modell einen riesigen Entwicklungsschritt gemacht, zumal das Interieur nicht nur ansehnlich, sondern auch solide verarbeitet und gut bedienbar ist.

Ähnliche Fortschritte gibt es bei der Fahrwerksabstimmung: Der i30 federt sehr annehmbar, rollt weich ab und verträgt selbst maximale Zuladung recht ungerührt. Auch die Lenkung zeigt sich verbessert. Sie ist zwar immer noch kein Muster an feiner Ansprache und beredtem Feedback, arbeitet aber ausreichend exakt und sensibel. Dazu passt der 1,4-Liter-Vierzylinder. Der gibt seine Leistung eher etwas verhalten ab, läuft jedoch fast so geschmeidig und kultiviert wie der VW-Antrieb. Eine kleine Schwäche zeigt der 140 PS starke Turbo lediglich beim leicht höheren Verbrauch. Was jedoch nichts daran ändert, dass der Hyundai diesen Vergleich auch dank seines günstigen Preises knapp vor der deutschen Kompaktkonkurrenz gewinnt.

Heinrich Lingner

**AUTO-URTEIL**

HONDA	HYUNDAI	OPEL	VW
<b>PLATZ</b> <span style="float:right">MAX. 40 PUNKTE</span>			
<b>27</b>	<b>27</b>	<b>25</b>	<b>26</b>

Überraschend gut schlagen sich Honda und Hyundai in dieser Disziplin. So hat der Civic einen für die Klasse konkurrenzlos großen Kofferraum, und auch in das i30-Ladeabteil passt mehr als bei den Kompakten üblich. Mit üppiger Innenbreite und größtem Normsitzraum bietet der Honda auch für die Passagiere reichlich Platz, er ist schließlich der mit Abstand größte Wagen im Test.

<b>KOMFORT</b> <span style="float:right">MAX. 60 PUNKTE</span>			
<b>39</b>	<b>41</b>	<b>46</b>	<b>48</b>

Am besten federt der Golf mit seinem optionalen Verstellfahrwerk, doch der Vorsprung zu Astra und i30 erweist sich als recht gering. Nur der Civic fällt hier ab, er federt herb, hat nur mäßige Sitze und ist zudem bei schneller Fahrt recht laut. Überraschend gut präsentiert sich wiederum der Opel Astra, der geschmeidig federt und (optional) über exzellente Sitze verfügt.

<b>HANDHABUNG</b> <span style="float:right">MAX. 30 PUNKTE</span>			
<b>20</b>	<b>25</b>	<b>23</b>	<b>24</b>

Die einfache Handhabung war bis vor Kurzem eine Golf-Stärke, das ist nun nicht mehr ganz so, zumindest dann nicht, wenn das Discover Pro mit Touchscreen bestellt wird. Ansonsten ist der Golf gut und logisch eingerichtet. Einfach und übersichtlich geht es insgesamt in Astra und i30 zu. Am schlechtesten scheidet der unübersichtliche Civic mit seinen Digitalinstrumenten ab.

<b>FAHRLEISTUNGEN</b> <span style="float:right">MAX. 30 PUNKTE</span>			
<b>17</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>23</b>

Auch in diesem Kapitel setzt sich der VW durch, der 1,5-Liter-TSI dreht locker hoch, hängt gut am Gas und bietet insgesamt mit Abstand die besten Fahrleistungen. Beim Honda wirkt der Dreizylinder zäh, lustlos und überfordert, der Opel-Motor geht ebenfalls etwas unlustig zur Sache. Etwas besser kann das das Hyundai-Triebwerk, erreicht jedoch nicht die Golf-Fahrleistungen.

<b>FAHRVERHALTEN</b> <span style="float:right">MAX. 60 PUNKTE</span>			
<b>44</b>	<b>51</b>	<b>50</b>	<b>52</b>

Neutral und sicher fährt der Golf, wie man es von ihm kennt, doch beinahe so gut kann das der Astra. Beim i30 ist die Lenkung merklich verbessert worden, der Civic verliert Punkte durch seinen schlappen Motor, dem es an Drehfreude und Durchzug mangelt. Auch der i30-Motor wirkt nicht so spritzig, doch fährt sich der Hyundai wesentlich harmonischer.

<b>SICHERHEIT</b> <span style="float:right">MAX. 50 PUNKTE</span>			
<b>44</b>	<b>38</b>	<b>41</b>	<b>39</b>

Mit seinen Top-Bremswerten setzt sich der Honda ab, er erreicht bei den Bremsenprüfungen echte Sportwagenwerte. Gerade der VW erlaubt sich da eine gar nicht mal so kleine Schwäche, benötigt aus 100 km/h bis zum Stand 3,4 Meter mehr als der Honda. Dass der Golf da nicht noch mehr Punkte verliert, liegt an seiner guten und kompletten Sicherheitsausstattung.

<b>UMWELT</b> <span style="float:right">MAX. 30 PUNKTE</span>			
<b>19</b>	<b>17</b>	<b>20</b>	<b>20</b>

Da Honda und Hyundai mehr Treibstoff benötigen als Opel und VW, verlieren sie hier Punkte. Ungünstig wirkt sich zudem aus, dass beide Kompakten aus Fernost bereits nach spätestens 15 000 km zum Schmierstoffwechsel gebeten werden. Besonders sparsam ist der Golf, der in allen Lebenslagen bis zu einem halben Liter weniger Sprit je 100 km verbrennt als die Konkurrenz.

<b>TESTERGEBNIS</b> <span style="float:right">MAX. 300 PUNKTE</span>			
--	--	--	--

Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Allround-Fahrzeuge

<b>210</b>	<b>220</b>	<b>225</b>	<b>232</b>
<b>KOSTENWERTUNG</b> <span style="float:right">MAX. 150 PUNKTE</span>			
<b>82</b>	<b>88</b>	<b>80</b>	<b>71</b>

Der i30 ist nicht nur das preiswerteste Auto in diesem Vergleich, sondern auch das mit den umfangreichsten Garantieverprechen. Da kann auch der Honda nicht mithalten, der jedoch über die üppigste Ausstattung verfügt, unter anderem mit serienmäßigem Spurassistenten und Navi. Am meisten verliert hier der VW, auch weil er in der teuren Highline-Ausstattung zum Test antritt. Außerdem kosten bei ihm die zwei Fondtüren Aufpreis, das DCC-Fahrwerk ebenso. Günstig sind beim Golf allein die monatlichen Unterhaltskosten sowie der Treibstoffkonsum. Doch selbst da ist der Vorsprung auf den deutlich preiswerteren Opel gar nicht mal so groß.

**GESAMTERGEBNIS** MAX. 450 PUNKTE

			
<b>4. PLATZ</b>	<b>1. PLATZ</b>	<b>2. PLATZ</b>	<b>3. PLATZ</b>
<b>292</b>	<b>308</b>	<b>305</b>	<b>303</b>

**AUTO-FAZIT**

*Wegen seines hohen Anschaffungspreises kann der VW den Vorsprung aus der Eigenchaftswertung nicht ins Ziel retten, Opel und Hyundai ziehen knapp vorbei und sorgen so für eine echte Überraschung. Doch der Sieg des i30 ist keineswegs unverdient, er wirkt ausgereift und überlegt entwickelt. Nur sein Verbrauch ist etwas zu hoch.*

**Kaufberatung**  
Alternativen zu Golf und Co.  
Seite 28