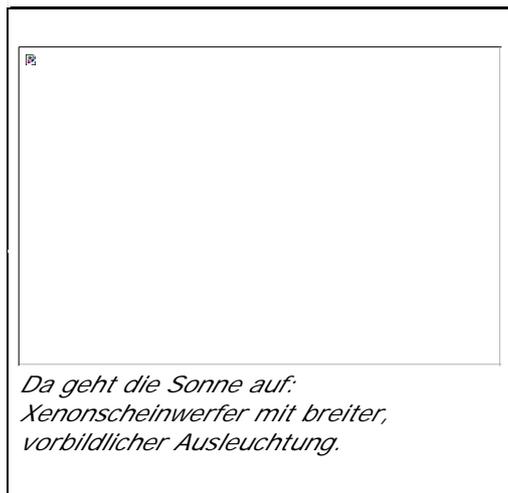


Lichttest 2004, Folge 5

## Licht &amp; Schatten

www.autobild.de



*Da geht die Sonne auf:  
Xenonscheinwerfer mit breiter,  
vorbildlicher Ausleuchtung.*

AUTO BILD hat 30 Scheinwerfer getestet.  
Ergebnis: Nicht alle neuen Autos sind helle  
Leuchten.

Ein Grund zum Feiern: AUTO BILD war zum zehnten  
Mal in Folge Gast bei Hella [1] in Lippstadt. Im  
längstem Lichtkanal der Welt, einer 140 Meter langen  
Bundesstraße in einer Halle, ausgerüstet mit  
modernsten Meßeinrichtungen. Kein Grund zum Feiern,  
denn während des Tests reifte die Erkenntnis: Gutes  
Licht ist teuer. Vor allem bei preiswerten Autos blieb  
die Lichttechnik auf dem Stand, der schon 1995 im  
ersten Scheinwerfervergleich nicht mehr aktuell war.

So zeigten damals Billigheimer wie Lada Samara und Skoda Felicia, daß sich auch mit einfachen Scheinwerfern gutes Licht erzeugen läßt und blieben in Sichtkontakt zu den Besten, dem damals neuen BMW Fünfer und der E-Klasse. Die Nachfolger der osteuropäischen Modelle, Kleinwagen Made in Korea, halten da bei weitem nicht mit. Sie erfüllen höchstens die gesetzlichen Anforderungen, nicht aber die für eine sichere Nachtfahrt.

Die Ursache dafür hat Design-Gründe und einen Namen: Klarglas. Der Scheinwerfer prägt das Gesicht eines Autos, und die Gestalter verlangen ungehinderten Blick in sein Inneres, dazu großzügig verspiegelte Zierflächen. Eine profilierte Streuscheibe ist da nur im Weg. Ohne sie jedoch wird es schwierig, das Licht perfekt auf die Straße zu lenken. Diese Aufgabe muß nun allein der Reflektor erfüllen – meistens mäßig. Beispiel VW Golf: Das beste Licht aller Baureihen lieferte die dritte (Bj. 91 – 98). Der Golf IV kam 1997 mit Klarglasoptik, und die Reichweite sank in dem Maße, in dem die Eigenblendung durch Streulicht stieg. Wer Wert auf perfekte Ausleuchtung legte, mußte Xenonlicht mitbestellen – wie heute beim Golf V [2].

Dann erhält der Kunde ein Bi-Xenon-System. Was bedeutet, daß der Projektions-Scheinwerfer – das sind die mit der dicken Linse – auch Fernlicht produziert. Für die Lichthupe hat der Golf, wie die meisten Bi-Xenon-Modelle, noch separate Halogenstrahler damit der Xenonbrenner nicht jedesmal neu gezündet wird. Technisch betrachtet ist Bi-Xenon jedoch schon wieder ein alter Hut, seit sein adaptives Fahrlicht (AFL) anbietet.

Der Vectra [3] im Test ist damit ausgerüstet, auch für den Astra [4] ist es zu haben. Hinter AFL verbergen sich Bi-Xenon-Scheinwerfer, die Kurven ausleuchten und auf der Autobahn für mehr Reichweite den Lichtkegel anheben. Natürlich, ohne andere Verkersteilnehmer zu blenden.

Blendung provoziert vor allem der Skoda Octavia [5] mit Xenonlicht, der ähnlich grelle, blaue Blitze in die Gegend schießt, wie die ersten Gasentladungs-Scheinwerfer 1991 im BMW Siebener. Alle anderen Xenonscheinwerfer im Test hingegen blenden nicht mehr als übliche Halogenscheinwerfer. Wobei es auch unter denen lästige Kandidaten gibt. Wie die vom BMW X3 [6]: Sie erlauben dem Gegenverkehr direkten Durchblick auf die Glühwendel. Weil eine Strahlenblende vor der Glühlampe fehlt, ein Teil für wenige Cent. Der Preiskampf tobt eben auch im Premiumsegment. Außerdem legt die mäßige Ausleuchtung den Verdacht nahe, daß der Kunde so zum aufpreispflichtigen, teuren Xenonlicht gedrängt werden soll.

Auch für Fahrzeuge aus dem VW-Konzern ist Xenon eine Empfehlung, der sonst eher flauere Touran [7] wird damit zur hellen Lichtgestalt. Für den Toyota Corolla [8] ist diese Option nicht lieferbar, das schlechte Abschneiden des Japaners hat seit unserem ersten großen Scheinwerfertest leider Tradition. Aber vielleicht kommt ja Klarglas eines Tages wieder aus der Mode und preiswerte Autos bieten wieder gute Nachtsicht. Dann hätten wir wirklich einen Grund zum Feiern. Vielleicht schon beim elften Scheinwerfertest von AUTO BILD im längsten Lichtkanal der Welt.

Die Testergebnisse auf einen Blick									
Fahrzeug	Bauart	Hersteller	Reichweite	Verteilung	Abblendl.	Fernlicht	Eigenblend.	Fremdblend.	Zugänglichkeit
Audi A6	Bi-Xenon DE	Hella	60 m	●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●	●●●●	*)
BMW 1er	H7	Valeo	40 m	●●●	●●●	●●●●	●●●	●●●●	●●●
BMW X3	H7	AL	60 m	●●●	●●●●	●●●●	●●	●●●	●●●
Daewoo Lacetti	H4	Sungsan	40 m	●●●	●●	●●●	●●●	●●●●●	●●●
Kia Picanto	H4	Seogu	50 m	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●●	●●●
Mazda 3	H7 DE	Stanley	50 m	●●●●	●●●	●●●●	●●●	●●	●●
Mazda RX-8	Xenon DE	Koito	50 m	●●●●	●●●	●●●	●●●	●●	*)
Mercedes A-Klasse	H7	AL	50 m	●●●	●●	●●●●	●●●	●●●●	●●
Mercedes A-Klasse	Bi-Xenon DE	AL	60 m	●●●●	●●●●	●●●●●	●●●●	●●●●	*)
Mercedes CLS	Bi-Xenon DE	Hella	60 m	●●●●	●●●●	●●●●●	●●●●	●●●●	*)
Mercedes SLK	Bi-Xenon DE	Hella	60 m	●●●●	●●●●	●●●●●	●●●	●●●	*)
Mercedes SLR McLaren	Bi-Xenon DE	AL	50 m	●●●●	●●●●	●●●●●	●●●	●●●●	*)
Mini Cabrio	H7	AL	50 m	●●●●	●●●●	●●●	●●●●	●●●●	●●●●
Mitsubishi Colt	H7	AL	50 m	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●●	●●
Mitsubishi Grandis	H1	Koito	50 m	●●	●●●	●●●●	●●●	●●●●	●●●
Mitsubishi Lancer	H4	Stanley	50 m	●●●	●●●	●●●●	●●●	●●●●	●●●●
Opel Astra	H7	Hella	50 m	●●●	●●●	●●●●	●●●	●●●●	●●●
Opel Astra	Bi-Xenon DE	Hella	60 m	●●●●	●●●●	●●●●●	●●●●	●●●	*)
Opel Vectra Kurvenlicht	Bi-Xenon DE	Hella	60 m	●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●	●●●●	*)
Seat Altea	H7	Valeo	50 m	●●	●●●	●●●●	●●●	●●●●	●●●
Skoda Octavia	H7	Autopal	50 m	●●●	●●●●	●●●●	●●	●●●●	●●●●
Skoda Octavia	Xenon DE	Autopal	60 m	●●●●	●●●●●	●●●●	●●●	●●	*)
Smart ForFour	H7 DE	AL	60 m	●●●●	●●●	●●●	●●●●	●●●●	●●

Smart Roadster	H7 DE	Hella	50 m	●●●	●●●	●●●	●●●●●	●●●●●	●●
Toyota Corol	H7	Valeo	50 m	●●	●●●	●●●●	●●●	●●●●	●●●
Toyota Corolla Verso	HB4	Stanley	50 m	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●●	●●●
Volvo V50	H7 DE	AL	40 m	●●●	●●●	●●●	●●●●	●●●●	●●
VW Golf	H7	AL	50 m	●●●	●●●	●●●●	●●●	●●●●	●●●
VW Golf	Bi-Xenon DE	AL	70 m	●●●●●	●●●●	●●●●●	●●●●	●●●●	*)
VW Touran	Bi-Xenon DE	AL	80 m	●●●●●	●●●●	●●●●●	●●	●●●●	*)
Wertung: ●●●● sehr gut, ●●● gut, ●● befriedigend, ●● mangelhaft, ● ungenügend, *) Hochspannung - Werkstattarbeit;									
Urteil: <b>gutes Licht</b> , mittleres Licht, <b>schlechtes Licht</b>									

Ausführliche Testergebnisse finden Sie in der Bildergalerie (siehe Link unter dem Foto).

---

### Dieser Artikel stammt aus AUTO BILD 44/2004

---

Links in diesem Artikel:

[Artikel URL]: [http://www.autobild.de/test/zubehoer/artikel.php?artikel\\_id=7361](http://www.autobild.de/test/zubehoer/artikel.php?artikel_id=7361)

[1]: <http://www.hella.de>

[2]: [http://www.autobild.de/suche/artikel.php?artikel\\_id=7071](http://www.autobild.de/suche/artikel.php?artikel_id=7071)

[3]: [http://www.autobild.de/suche/artikel.php?artikel\\_id=6775](http://www.autobild.de/suche/artikel.php?artikel_id=6775)

[4]: [http://www.autobild.de/suche/artikel.php?artikel\\_id=6246](http://www.autobild.de/suche/artikel.php?artikel_id=6246)

[5]: [http://www.autobild.de/suche/artikel.php?artikel\\_id=6838](http://www.autobild.de/suche/artikel.php?artikel_id=6838)

[6]: [http://www.autobild.de/suche/artikel.php?artikel\\_id=5752](http://www.autobild.de/suche/artikel.php?artikel_id=5752)

[7]: [http://www.autobild.de/suche/artikel.php?artikel\\_id=6968](http://www.autobild.de/suche/artikel.php?artikel_id=6968)

[8]: [http://www.autobild.de/suche/artikel.php?artikel\\_id=6558](http://www.autobild.de/suche/artikel.php?artikel_id=6558)