



VW Golf Sportsvan 1.4 TSI BMT Highline

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (92 kW / 125 PS)

Der Familien-Golf hört nicht mehr auf den Namenszusatz "Plus", sondern auf "Sportsvan". Er ist im Vergleich zum Vorgänger etwas länger und breiter, aber auch flacher geworden und wirkt dadurch dynamischer. Das Platzangebot ist vorn wie hinten großzügig bemessen, und mit der verschiebbaren Rücksitzbank bietet der Van eine gewisse Innenraum-Variabilität. Das Kofferraumvolumen ist für die Klasse gut bis zufriedenstellend. Im EcoTest schneidet der Sportsvan 1.4 TSI dank sauberer Abgase gut ab. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei zufriedenstellenden 5,8 l/100 km. Punkten kann der Golf bei der Serien- und Sicherheitsausstattung. Die Multikollisionsbremse (Fahrzeug wird nach einem Unfall automatisch bis zum Stillstand abgebremst) gibt es für alle Ausstattungsvarianten ab Werk. Ab "Comfortline" sind eine Müdigkeitserkennung und das Umfeldbeobachtungssystem "Front Assist" inkl. City-Notbremssystem an Bord. Bei einer drohenden Kollision wird im Bedarfsfall eine Notbremsung eingeleitet. Ab "Highline" findet man zudem Bi-Xenonscheinwerfer inkl. Abbiegelicht, eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik und Parksensoren vorn wie hinten serienmäßig vor. Nicht überzeugen kann hingegen der hohe Grundpreis, der beim Testwagen bei mindestens 26.775 Euro liegt. Schade, dass man für den Licht- und Regensensor noch extra bezahlen muss.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u. a.: BMW 2er Active Tourer, Citroen C4 Picasso, Ford C-MAX, Mercedes B, Opel Zafira Tourer, Renault Scénic, Toyota Verso.

- +** bequemer Zustieg, großzügiges Platzangebot, sehr gutes Licht, komfortables optionales Fahrwerk (DCC), hohes Sicherheitsniveau
- kein Fehlbetankungsschutz, recht geringe Zuladung (455 kg), keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,0 Familie

2,9 Stadtverkehr

2,4 Senioren

1,9 Langstrecke

2,6 Transport

2,5 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

+ Der neue Golf Sportsvan kann mit einer guten Karosserieverarbeitung punkten. Die Anbauteile sind sauber eingepasst, die Schweißnähte zeigen sich ordentlich versiegelt und die Spaltmaße sind schmal und weitgehend gleichmäßig. Das Ladeabteil ist mit kratzunempfindlichem Filzstoff verkleidet. Die Türausschnitte sind nach außen hin abgedichtet und verschmutzen nicht so schnell - den lackierten Schwellern fehlen aber Kratzschutzleisten. Das Interieur präsentiert sich ansprechend und wird durch Armaturen in Klavierlackoptik aufgewertet. Die verwendeten Materialien sind weitgehend hochwertig. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen, der Deckel kann einfach abgeschraubt werden. Der Motorraum ist von unten vollständig verkleidet und verschmutzt nicht so schnell. Am restlichen Unterboden finden sich ebenfalls aerodynamische Optimierungen, die sowohl die Geräuschemissionen als auch den Kraftstoffverbrauch senken.

- Kunststoffe, die nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, sind hart und kratzempfindlich. So beispielsweise die unteren Bereiche der Türverkleidungen und der untere Teil des Armaturenbrettes. Auch die Verkleidungen der Fondtüren sind nicht geschäumt. Sowohl an den Fahrzeugflanken als auch an den Stoßfängern fehlen Kunststoffleisten, die bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen würden. Da eine Sperrklappe im Tankstutzen fehlt, ist ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff (Diesel) möglich.

Der Golf Sportsvan bietet insgesamt eine zufriedenstellende Alltagstauglichkeit. Der VW hat vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung erweist sich mit 455 kg als recht gering. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Reling gibt es nur gegen Aufpreis. Gebremste Anhänger dürfen bis 1.400 kg und ungebremste bis 680 kg gezogen werden. Eine schwenkbare Anhängerkupplung ist gegen Aufpreis erhältlich.

+ Mit einer Tankfüllung (50 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 860 Kilometer möglich. Die maximale Stützlast beträgt 80 kg. Damit können auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger montiert und schwerere Fahrräder (z.B. zwei E-Bikes) transportiert werden.

- Für den Fall einer Reifenpanne gibt es serienmäßig nur ein Reparaturset, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind ab Werk nicht an Bord. Gegen Aufpreis sind Mobilitäts-Ganzjahresreifen erhältlich, dann wird ein Druckverlust beim Eindringen eines Körpers (max. Durchmesser von 5 mm) vermieden und eine Weiterfahrt ist möglich. Ein Reserverad in Fahrbereifung oder ein Notrad gibt es ebenfalls optional.

Im Sicht-Kapitel schneidet der Sportsvan insgesamt gut ab. Die Karosserie ist zwar nicht ideal einsehbar, allerdings kann der Fahrer dank der höheren Sitzposition das Verkehrsgeschehen recht gut überblicken. Die Front lässt sich aufgrund der flachen Motorhaube kaum einsehen, das Heck kann aber gut abgeschätzt werden. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Golf durchschnittlich ab. Besonders die breiten D-Säulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen im Fond schränken den Blick nach hinten ein.

Aufgrund der recht hoch angesetzten Heckscheibenunterkante lassen sich tief liegende Hindernisse im hinteren Fahrzeugnahbereich nicht ideal einsehen. Der Innenspiegel ist nicht besonders groß, die Sicht fällt aber noch akzeptabel aus. Die Außenspiegel liefern ein zufriedenstellendes Sichtfeld nach hinten.

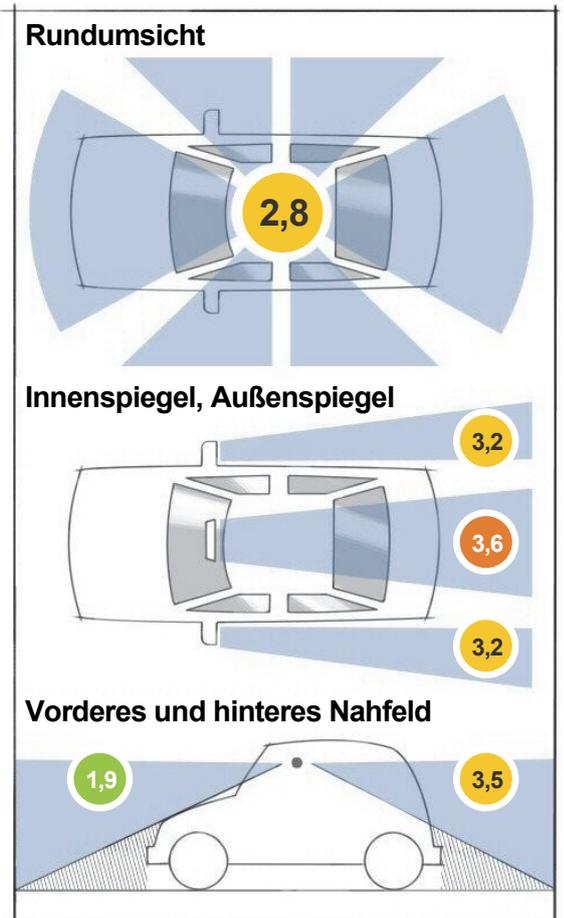
⊕ Dank der flachen Motorhaube können niedrige Hindernisse gut wahrgenommen werden. Beim Rangieren helfen serienmäßige Parksensoren an Front und Heck. Optional gibt es eine Heckkamera, die allerdings erst in Verbindung mit dem Radio "Composition Media" (oder Navigationssystem) erhältlich ist. Gegen weiteren Aufpreis ist ein Parklenkassistent erhältlich, der das Fahrzeug selbsttätig in Längs- und Querlücken lenkt - der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit steuern. Ordert man das Licht-und-Sicht-Paket, blendet der Innenspiegel bei störendem Licht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Der fahrerseitige Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Scheibenwischer reinigen die Windschutzscheibe zuverlässig und besitzen einen guten Wirkungsbereich - nur rechts oben bleibt ein Bereich ungewischt. In der getesteten Ausstattungsvariante "Highline" ist der Sportsvan serienmäßig mit Bi-Xenonscheinwerfern und Abbiegelicht ausgestattet. Gegen Aufpreis sind Xenonscheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht und Kurvenlichtfunktion erhältlich. Darüber hinaus kann der Fernlichtassistent "Light Assist" geordert werden. Je nach Verkehrssituation wird das Fernlicht automatisch auf- und abgeblendet. Noch besser und empfehlenswerter ist der etwas teurere "Dynamic Light Assist" (im Testwagen). Dieser erkennt vorausfahrende und entgegenkommende Fahrzeuge und blendet nur die Bereiche des Fernlichts ab, die den anderen Verkehr blenden würden. Dadurch wird weitgehend eine optimale Fahrbahnausleuchtung garantiert. Der Dynamic Light Assist funktioniert in der Praxis hervorragend und stellt eine deutliche Sichtverbesserung dar.



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen behindern die Sicht nach hinten etwas.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ In diesem Kapitel liefert der Sportsvan ein gutes Ergebnis ab. Das Fahrzeug lässt sich mittels Funkfernbedienung mit großen Tasten entriegeln. Alternativ kann das schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access" geordert werden, dann kann der Schlüssel zum Ent- und Verriegeln in der Tasche bleiben (nicht im Testfahrzeug). Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Sie haben zwar nur zwei Rastungen, zwischen der ersten und zweiten Rastung bleiben die Türen bei ebener Fahrbahn aber in jeder Position geöffnet - was in engen Parklücken das Ein-/Aussteigen etwas erleichtert. Die Schweller liegen niedrig, die Füße müssen nicht weit angehoben werden. Die Sitze sind ebenfalls in guter Höhe angeordnet und die Türausschnitte fallen hoch aus. Beim Aussteigen helfen Haltegriffe am Dachhimmel über jeder Tür. Im Umfang des Licht-und-Sicht-Pakets sind die "Leaving home" und die "Coming home" Funktionen enthalten, dann wird das Fahrzeugumfeld nach dem Ent- und Verriegeln eine gewisse Zeit lang noch beleuchtet. Gegen weiteren Aufpreis gibt es auch Spots in den Außenspiegeln.



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

– Die Schweller sind sehr breit, wodurch man zum Ein- und Aussteigen einen großen Schritt machen muss. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da ein Verriegeln des Fahrzeugs nur bei offener Fahrertür unterbunden wird. Wird das Fahrzeug abgeschlossen, ist für die Insassen kein Aussteigen mehr möglich (Safe-Verriegelung kann durch zweimaliges Abschließen deaktiviert werden). Es erscheint aber eine Warnung im Kombiinstrument.

2,6 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich gut bis zufriedenstellend aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraumabdeckung akzeptable 340 Liter (Ladeboden in unterer Position; Golf: 305 l; Golf Variant: 420 l). Baut man die Abdeckung aus, fasst das Ladeabteil bis unters Dach 520 Liter. Dann finden bis zu zehn handelsübliche Getränkekisten Platz. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen passen bis zur Scheibenunterkante 685 Liter hinein (Golf: 665 l; Golf Variant: 770 l). Belädt man den Kofferraum bis unters Dach, lassen sich 1.265 Liter verstauen.



Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum des Sportsvan von klassenüblicher Größe.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist beim Sportsvan gut. Die Heckklappe wird am Markenemblem entriegelt und lässt sich leicht anheben - zum Schließen gibt es praktische Griffmulden in der Heckklappeninnenverkleidung. Der Deckel schwingt weit auf und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von rund 1,90 m genügend Platz darunter. Die Ladeöffnung ist großzügig bemessen, der Kofferraum selbst hat durchschnittliche Höhen- und Breitenmaße. Die Ladekante liegt nur 65 Zentimeter über der Fahrbahn, dadurch braucht das Gepäck nicht zu weit angehoben werden. Da der Ladeboden in oberer Position nahezu eben zur Ladekante ist, stört beim Ausladen keine Stufe (Ladeboden unten: ca. 14 cm). Bei der Rücksitzlehne liegende Gegenstände lassen sich dank der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe sehr gut erreichen.

– Große Personen sollten bei geöffneter Heckklappe auf den Kopf achten, da dieser an den spitzen abstehenden Ecken der Heckklappe gestoßen werden kann. Der Kofferraum ist mit nur einer seitlich angebrachten Lampe schwach beleuchtet.

2,0 Kofferraum-Variabilität

+ Der Sportsvan bietet mit einer dreigeteilt umklappbaren Rücksitzlehne und einer asymmetrisch geteilt verschiebbaren Rücksitzbank eine gute Kofferraumvariabilität. Das Umlegen der Lehnen klappt von vorn ohne großen Kraftaufwand problemlos. Kleine Gegenstände lassen sich recht gut unterbringen. Der Golf ist serienmäßig mit einem variablen Kofferraumboden ausgestattet, so dass unter diesem etwas Platz ist. Zudem gibt es links und rechts je eine kleine Ablage und Zurrösen. Gegen Aufpreis ist das Ablagenpaket erhältlich (nicht im Testwagen). Dann gibt es noch ein Gepäcknetz und Staufächer in der Reserveradmulde (nicht mit Reserverädern oder Soundsystem kombinierbar). Gegen weiteren Aufpreis ist eine komplett umklappbare Beifahrersitzlehne erhältlich, die den Transport langer Gegenstände erleichtert (nicht mit ergoActive Sitz erhältlich).

– Ein Trennnetz, das bei umgelegter Rückbank zwischen Lade- und Passagierenteil gespannt werden kann, ist nicht erhältlich. Es gibt lediglich ein Trenngitter (Zubehör), das hinter der aufgestellten Rücksitzlehne montiert werden kann.

Der Golf Sportsvan punktet mit einem ergonomisch und übersichtlich gestalteten Cockpit. Dennoch ist eine gewisse Eingewöhnung notwendig, da es viele Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten gibt. Einige Funktionen lassen sich mittels Lenkradtasten im Multifunktionsdisplay (Kombiinstrument) und andere mittels Touchscreen mit Annäherungssensor im Hauptmenü vornehmen. Ordert man ein optionales Navigationssystem, die Fahrprofilauswahl sowie weitere Assistenzsysteme steigt die Anzahl der Individualisierungsmöglichkeiten weiter an.



Praktisch, funktionell und hochwertig zeigt sich der Innenraum des Sportsvan.

⊕ Das Lenkrad kann manuell über einen großen Bereich in Höhe und Weite eingestellt werden. Die Pedale sind insgesamt gut angeordnet und der Schalthebel liegt zufriedenstellend zur Hand, könnte insgesamt aber etwas höher sein. Das Zündschloss ist etwas ungünstig im Lenkstock positioniert und unbeleuchtet - dadurch lässt es sich im Dunkeln nicht optimal finden. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Regensensor. Der optionale Regensensor (Licht und Sicht-Paket) kann im Menü auch vollständig deaktiviert werden. Der Lichtschalter ist gut erreichbar links vom Lenkrad im Armaturenbrett positioniert. Die Nebelleuchten werden durch Herausziehen des Lichtschalters aktiviert - der Status der Nebelschlussleuchte im Kombiinstrument angezeigt. Abblend- und Fernlicht werden automatisch aktiviert (beides optional). Bei geöffneten Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird der Fahrer im Multifunktionsdisplay informiert. Mit dem Bordcomputer können mittels Kurzzeit- und Langzeitspeicher die Fahrdaten (z.B. Verbrauch, Reichweite, Fahrzeit,...) im Multifunktionsdisplay und/oder Navigationsbildschirm angezeigt werden. Das Klimaanlagebedienteil ist in zufriedenstellender Höhe (etwas höher als beim normalen Golf) angeordnet. Das Bedienteil der serienmäßigen Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist übersichtlich gestaltet und die Funktionen erschließen sich sehr schnell. Die gewünschte Temperatur wird in einem kleinen Display angezeigt und auch die anderen Konfigurationen sind gut ersichtlich. Um Detaileinstellungen 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. Das optional erhältliche Navigationssystem "Discover Pro" ist mit einer riesigen Bildschirmdiagonale von 20,3 cm und einem Annäherungssensor ausgestattet. Dieser erkennt wenn sich die Hand in Richtung Bildschirm bewegt und listet nur dann weitere Auswahlpunkte auf. Das im Stil eines Smartphones aufgebaute Menü kann durch Wischen über den Bildschirm oder über Bedientasten am Navigationsbildschirm eingestellt werden. Das Audiosystem kann ebenfalls am Touch-Bildschirm oder mittels Lenkradtasten bedient werden. Die Lautsprecher (inkl. Subwoofer unter dem Kofferraumboden) vermitteln auch bei lauter Musik einen guten Klang (optionales DYNAUDIO Excite Soundsystem). Am Lenkrad finden sich ebenfalls Tasten für die automatische Abstandsregelung (ACC) und den Geschwindigkeitsbegrenzer - die eingestellte Geschwindigkeit wird im Kombiinstrument angezeigt. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden. Die helle Innenraumbeleuchtung mit vier LED-Leselampen und die Ambientebeleuchtung (Serie beim Highline) sorgen für eine gute Innenraumausleuchtung. Ablagen gibt es vorn wie hinten genügend. In den vorderen Türfächern finden große Flaschen Platz, zudem gibt es Becherhalter, ein großes Ablagefach in der Mitte sowie ein Schubfach unter dem Beifahrersitz (ErgoActive Sitz Fahrerseite ohne Schubfach). Im Fond findet man Becherhalter in der Mittelarmlehne, Lehnentaschen an den Vordersitzen und große Türfächer.

– Die Fahrlichtanzeige sowie die Anzeige für die Nebelscheinwerfer sind im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Die vielen kleinen Lenkradtasten sind nicht ideal bedienbar und erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit, wenn man diese während der Fahrt bedienen möchte. Das Handschuhfach ist zwar beleuchtet fällt aber klein aus.

1,3 Raumangebot vorne*

+ Vorn fällt das Raumangebot sehr großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde größere Personen zulassen. Die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Das subjektive Raumgefühl ist sehr angenehm, nur die recht massive Mittelkonsole schmälert es etwas. Das optionale Panoramadach wirkt sich wiederum positiv aus.

1,8 Raumangebot hinten*

+ Auch im Fond sind die Platzverhältnisse großzügig bemessen. Limitierend ist hinten die Kopffreiheit - Passagiere bis rund 1,90 m können bequem sitzen. Die Beinfreiheit fällt großzügiger aus, wenn die Vordersitze auf 1,85 m Größe eingestellt sind. Ist die verschiebbare Rücksitzlehne ganz vorn, finden nur noch Personen bis 1,65 m genügend Beinfreiheit vor. Die Innenbreite ist im Fond ebenfalls sehr üppig, das Raumgefühl ist sehr angenehm - besonders mit dem Panoramadach.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz vor.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist zufriedenstellend. Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt um 18 Zentimeter längs verschieben und die Lehnenneigung ist einstellbar. Die Vordersitzlehnen können in Liegeposition gestellt werden. Eine dritte Sitzreihe wird für den Sportsvan nicht angeboten.

2,0 KOMFORT

2,0 Federung

Neben dem Standardfahrwerk gibt es für die getestete Variante in Verbindung mit dem R-Line Sportpaket ein um 15 mm tiefergelegtes Sportfahrwerk oder ein um 15 mm erhöhtes Schlechtwegefahrwerk. Als dritte Option gibt es das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk DCC. Dann ist die Karosserie ebenfalls um 15 mm tiefergelegt und die Dämpfercharakteristik lässt sich in drei Modi (Komfort, Normal, Sport) einstellen.

+ Die Federung bietet einen guten Komfort und lässt sich entsprechend des Einsatzzweckes anpassen. Im Normalmodus bringen lange Fahrbahnwellen den Sportsvan nicht aus der Ruhe, kurzweilige Fahrbahnen dringen nicht zu stark zu den Insassen durch. Bei regelmäßigen feinen Unebenheiten wirkt das Fahrzeug allerdings etwas unruhig. Querfugen werden gut bis zufriedenstellend von den Passagieren fern gehalten. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster werden die Insassen nur wenig durchgeschüttelt. Im Komfortmodus absorbiert die Federung feine Unebenheiten sowie Querfugen besser.

Dieser Modus eignet sich vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten. Karosserieneigungen beim Beschleunigen/Bremsen sowie in schnell durchfahrenen Kurven sind im Komfortmodus etwas ausgeprägter als im Normalmodus. Im Sportmodus neigt sich die Karosserie nur wenig. Der Sportmodus empfiehlt sich bei höheren Geschwindigkeiten. Dann ist das Fahrzeug auf langen Wellen noch etwas ruhiger, allerdings sind dann feine Unebenheiten stärker im Innenraum zu spüren.

1,9 Sitze

Der Golf Sportsvan Highline ist serienmäßig mit höheneinstellbaren Komfortsitzen vorn ausgestattet. Zudem besitzen beide Sitze eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Gegen Aufpreis ist für den VW ein ergoActive Sitz auf der Fahrerseite mit dem Gütesiegel "Aktion Gesunder Rücken" erhältlich (im Testwagen). Dann lässt sich die Lordosenstütze (Fahrerseite) elektrisch einstellen und es wird mit dieser eine Massagefunktion realisiert. Die Rücksitzbank ist serienmäßig längs verschiebbar (18 cm) und auch die Lehnenneigung ist im Fond einstellbar. Sowohl die Sitzlehnen als auch die Flächen zeigen sich zufriedenstellend konturiert und bieten einen akzeptablen Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven. Die Polsterung ist im Fond etwas straffer als vorn, aber bequem. Die Sitzposition geht in Ordnung, die Oberschenkel erhalten eine gute Unterstützung und die Lehne kann in der Neigung eingestellt werden.

⊕ Der Fahrersitz kann in Höhe und Neigung, der Beifahrersitz nur in der Höhe eingestellt werden. Links ist die Lordosenstütze sowohl in der Intensität als auch in der Höhe einstellbar. Die Sitze sind körpergerecht gestaltet und bieten auch dank angenehmer Polsterung einen guten Sitzkomfort. Die hohen Lehnen besitzen eine gute Kontur, könnten aber im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein. Die Sitzflächen zeigen sich ordentlich konturiert, zudem kann die Sitzfläche auf der Fahrerseite um 30 mm verlängert werden. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist gut. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen und dank vieler Einstellmöglichkeiten eine angenehme Sitzposition einnehmen.

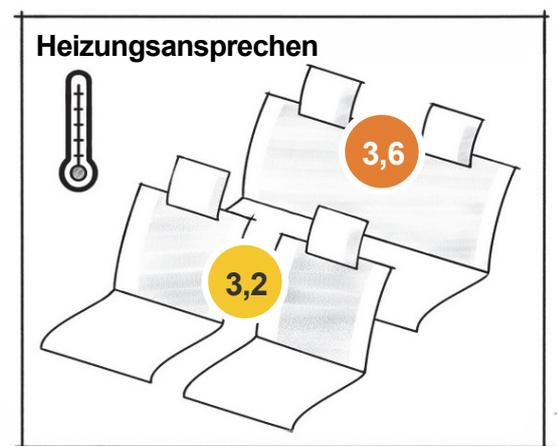
2,1 Innengeräusch

⊕ Das Innenraumgeräuschniveau ist angenehm niedrig. Der gemessene Pegel beträgt bei 130 km/h 68 dB(A). Weder Fahr- noch Windgeräusche werden dabei vom Fahrer überdurchschnittlich stark wahrgenommen. Letztere steigen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht zu stark an. Der Motor hält sich weitgehend im Hintergrund.

2,2 Klimatisierung

Der Golf Sportsvan Highline ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik "Climatronic" ausgestattet. Im ADAC Heizungstest schneidet der Sportsvan akzeptabel ab. Hinten müssen sich die Passagiere länger gedulden, bis angenehme Temperaturen vorherrschen. Allerdings werden vorn wie hinten die Fußbereiche schneller erwärmt als die restliche Fahrgastzelle, das entspricht dem Behaglichkeitsempfinden.

⊕ Die Intensität der Klimaautomatik (Sanft, Mittel, Intensiv) kann im Menü eingestellt werden. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen, die Luftmengenverteilung kann aber nur für beide gemeinsam justiert werden. Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor sorgt für stets gute Atemluft im Innenraum.



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

2,1

MOTOR/ANTRIEB

2,3

Fahrleistungen*

⊕ Der VW Golf Sportsvan 1.4 TSI BMT schneidet bei den Fahrleistungen gut ab. Das Aggregat leistet maximal 125 PS (bei 5.000 1/min) und besitzt ein Drehmoment von 200 Nm, das bereits bei 1.400 1/min anliegt. Die Elastizitätswerte können sich sehen lassen. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Sportsvan im 4. Gang 8,6 s, im 5. Gang 11,3 s und im 6. Gang 14,5 s. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h; 2. und 3. Gang) wird in kurzen 6,0 Sekunden absolviert.

2,0

Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des aufgeladenen Vierzylinder-Ottomotors ist gut, aber nicht ganz tadellos. Prinzipiell werden nur wenige Vibrationen in den Innenraum übertragen, diese sind aber jedoch unterhalb von 1.500 1/min unter Last etwas ausgeprägter. Dann ist auch ein Dröhnen im Innenraum zu vernehmen, das sich der Motor sonst weitgehend verkneift. Nutzt man das volle Drehzahlband wird das Aggregat etwas lauter.

1,8

Schaltung

⊕ Die sechs Gänge sind präzise geführt und lassen sich gut schalten, wenn auch zum Einlegen ein gewisser Widerstand überwunden werden muss. Die Schaltwege fallen recht kurz aus, so dass sich auch schnelle Schaltvorgänge realisieren lassen. Die Kupplung lässt sich gut dosieren und beim Anfahren an Steigungen hilft die serienmäßige Autoholdfunktion. Diese kann mittels Taste aktiviert werden und hält das Fahrzeug dann beim Anhalten an Steigungen zeitlich unbegrenzt, bis der Fahrer das Gaspedal betätigt. Eine Gangempfehlung zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um möglichst ökologisch und kraftstoffsparend unterwegs zu sein. Die bei allen Motorvarianten serienmäßige Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zufriedenstellend an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt. Der Rückwärtsgang ist durch eine Sperre sicher vor den anderen Gängen abgegrenzt. Wird der erste Gang während einer aktiven Start-Stopp-Phase eingelegt, wird der Fahrer aufgefordert, den Motor manuell zu starten. Es genügt aber den Gang wieder herauszunehmen, dann startet der Motor wieder automatisch.

⊖ Wird der Rückwärtsgang bei noch nach vorn rollendem Fahrzeug eingelegt, kann es im Getriebe krachen.

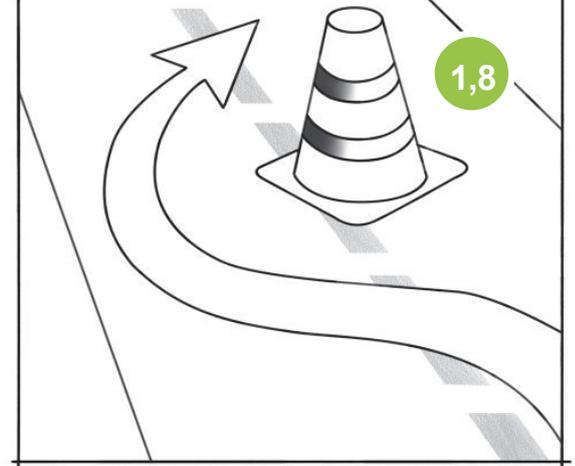
2,3

Getriebeabstufung

⊕ Das Getriebe zeigt sich gut abgestuft, die Sprünge zwischen den einzelnen Gängen passen zueinander. Die Gesamtübersetzung hat VW passend zur Leistungscharakteristik des Motors gewählt. Das Aggregat dreht bei Tempo 130 mit moderaten 2.900 1/min.

⊕ Der Golf Sportsvan kann mit einer guten Fahrstabilität punkten. Das Fahrzeug reagiert spontan auf plötzliche Lenkimpulse, das Heck schwingt ein bis zweimal durch und stabilisiert sich schnell wieder - dabei bleibt der Sportsvan gut beherrschbar. Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität. Beim ADAC Ausweichtest fährt der Golf Sportsvan ein gutes Ergebnis ein. Das Fahrzeug reagiert zunächst mit einem leicht drängenden Heck auf den ersten Lenkbefehl und zeigt beim Gegenlenken ein ähnliches Verhalten. Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm zuverlässig. Das ESP beinhaltet auch eine Gegenlenkunterstützung, die dem Fahrer in kritischen Situationen einen Hinweis gibt, in welche Richtung er lenken sollte, um das Fahrzeug wieder zu stabilisieren. Dabei wird die Lenkung in die erforderliche Richtung leichtgängiger. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremsst die Traktionskontrolle zum Durchdrehen neigende Räder ab. Darüber hinaus ist der Sportsvan mit einer elektronischen Differentialsperre (XDS) ausgestattet. Diese bremsst das kurveninnere Rad selektiv ab, falls es droht durchzudrehen - dies verbessert die Traktion und verringert die Untersteuertendenz beim Beschleunigen aus Kurven. Das Kurvenverhalten des Sportsvan ist sehr sicher ausgelegt - werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt der VW ein untersteuerndes Verhalten, das auch ungeübte Fahrer nicht überfordert. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Golf etwas mit dem Heck nach, bleibt aber sicher beherrschbar.

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.

Serienmäßig ist der Sportsvan mit einer elektromechanischen Servolenkung ausgestattet. Ordert man die Fahrprofilauswahl oder das adaptive Fahrwerk DCC, kann die Lenkung entsprechend der Modi (Comfort, Normal, Sport) eingestellt werden (im Testfahrzeug). Abhängig davon ändert sich die Lenkunterstützung. Alternativ erhält man in Verbindung mit dem R-Line Sportpaket die Progressivlenkung (nicht im Testwagen). Dann sind aufgrund von einem progressiven Übersetzungsverhältnis weniger Lenkradumdrehungen von Anschlag bis Anschlag nötig.

⊕ Die Lenkung des Golf Sportsvan spricht gut an und bietet dem Fahrer im Normalmodus insgesamt eine gute Rückmeldung, allerdings könnte das Lenkgefühl um Null etwas ausgeprägter sein. Im Sportmodus ist das Lenkgefühl sowohl um die Mittellage als auch bei größeren Lenkwinkeln gut. Die Lenkung ist präzise, es sind kaum Lenkkorrekturen notwendig. Der Comfortmodus eignet sich besonders bei niedrigeren Geschwindigkeiten, da die Lenkung dann leichtgängiger ist. Beim Rangieren ist nicht viel Kurbelaufwand notwendig, von Anschlag bis Anschlag sind es knapp 2,8 Lenkradumdrehungen. Der Wendekreis fällt mit 11,1 m für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus.

1,3

Bremse

⊕ Die Bremse des Golf Sportsvan kann sowohl bei der Wirkung als auch bei der Belastbarkeit überzeugen. Der VW steht nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 bereits nach 34,2 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport Maxx RT; Größe: 225/45 R17 91W). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer starken Bremsung in einer Kurve schiebt der Sportsvan deutlich über die Vorderräder.

1,3

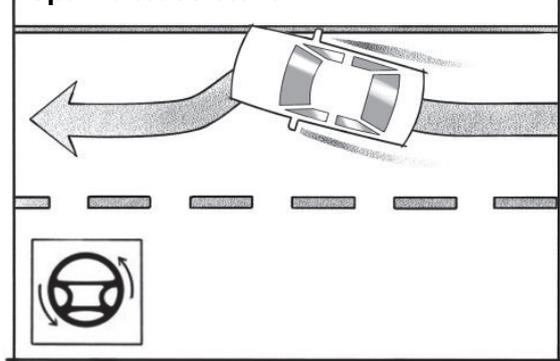
SICHERHEIT

0,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

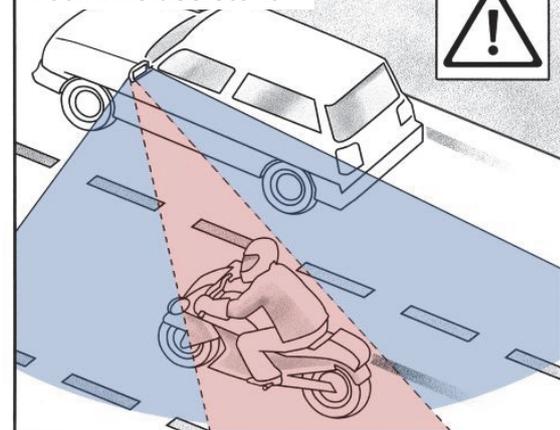
⊕ Der Golf Sportsvan bietet eine sehr gute aktive Sicherheit, wenn auch viele Assistenzsysteme Aufpreis kosten. Ab Werk gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm, einen Bremsassistenten und ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem. Das System erkennt mittels Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad und warnt den Fahrer entsprechend. Ab der Ausstattungsvariante „Comfortline“ ist der Sportsvan mit einer Müdigkeitserkennung ausgestattet. Diese analysiert das Lenkverhalten des Fahrers und fordert diesen zu einer Pause auf, wenn sie Anzeichen von Müdigkeit oder nachlassender Konzentration feststellt. Ab dieser Ausstattungsvariante ist der Golf zudem mit dem Umfeldbeobachtungssystem „Front Assist“ und mit einer City-Notbremsfunktion ausgestattet. Der Front Assist überwacht den Bereich vor dem Fahrzeug und warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision zunächst optisch und akustisch. Reagiert dieser nicht, wird ein kurzer Bremsruck, als Warnung, oder im Bedarfsfall eine Vollverzögerung eingeleitet. Dadurch werden die Aufprallgeschwindigkeit reduziert und die Folgen eines Unfalls verringert. Bremsst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck bis zu einer Vollverzögerung erhöht wird. Während einer Vollbremsung blinkt das Bremslicht, ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Ein weiterer Bestandteil des Front Assist ist die City-Notbremsfunktion. Diese ist bis 30 km/h wirksam und bremst das Fahrzeug bei einer drohenden Kollision automatisch ab - im Idealfall kann ein Aufprall sogar gänzlich vermieden werden. In der Highline-Ausstattung besitzt der Golf Sportsvan zudem serienmäßig Bi-Xenonscheinwerfer mit einer dynamischen Anpassung der Leuchtweite und Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer. Optional gibt es eine Kurvenlichtfunktion. Gegen weiteren Aufpreis sind ein Fernlichtassistent „Light Assist“ oder ein dynamischer Fernlichtassistent „Dynamic Light Assist“ erhältlich. Während der Einfachere bei Geschwindigkeiten ab 65 km/h das Fernlicht an- und ausschaltet, ermöglicht es der Dynamische dauerhaft mit Fernlicht zu fahren.

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.

Totwinkelassistent



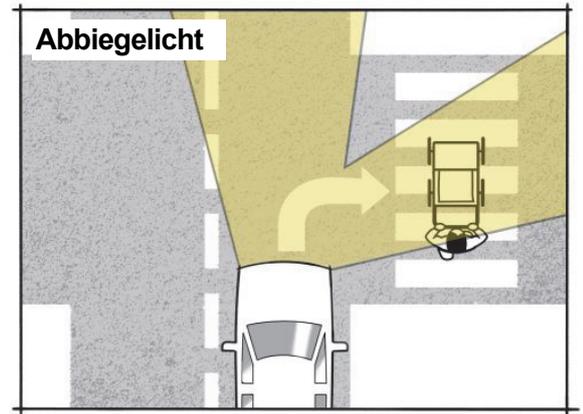
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Andere Verkehrsteilnehmer werden ausschattiert, somit nicht geblendet und man erhält eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung. Gegen weiteren Aufpreis ist der Spurhalteassistent „Lane Assist“ zu haben. Das System erfasst über eine Kamera die Fahrspuren und lenkt das Fahrzeug in die Fahrbahnmitte zurück, wenn die Fahrspur ohne Blinkerbetätigung verlassen wird. Beim Sportsvan wird auch ein Totwinkelassistent „Blind Spot-Sensor“ angeboten. Optische Signale in den Außenspiegeln weisen den Fahrer beim Spurwechsel auf andere, sich im toten Winkel befindliche Verkehrsteilnehmer, hin. Zu haben ist auch eine Verkehrszeichenerkennung, die mittels Kamera Verkehrsschilder (Geschwindigkeit, Überholverbot) erkennt und diese dem Fahrer im Multifunktionsdisplay sowie im Navi-Display (bei aktiver Navigation) anzeigt. Rückstrahler in den Türverkleidungen warnen den nachfolgenden Verkehr bei Nacht vor geöffneten Türen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer (Speedlimiter) ist gegen Aufpreis erhältlich (im Tempomat enthalten). Der Blinker funktioniert auch bei aktivierter Warnblinkanlage - dadurch kann beim Abschleppen ein Richtungswechsel angezeigt werden. Gegen Aufpreis sind selbstversiegelnde Mobilitäts-Ganzjahresreifen erhältlich.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

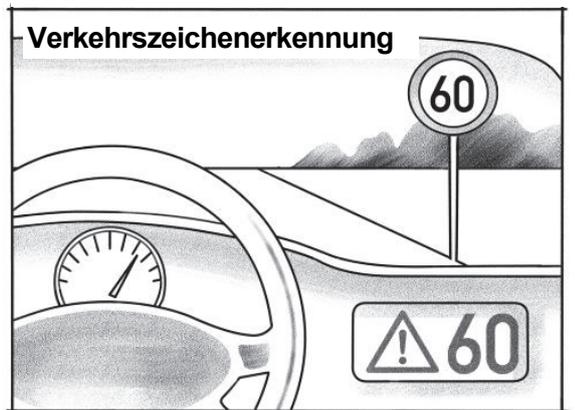
Der Golf Sportsvan gibt beim Insassenschutz ein sehr gutes Bild ab, wenn auch die hinteren Kopfstützen nur für Passagiere bis 1,75 m in der Höhe reichen. Der Abstand zum Kopf ist durchschnittlich.

⊕ Er ist serienmäßig mit Front-, Seitenairbags vorn, durchgängigen Kopfairbags und einem Fahrerkniefairbag ausgestattet. Serienmäßig gibt es auch die Multikollisionsbremse, das Fahrzeug wird nach einem Unfall automatisch bis zum Stillstand abgebremst. Dadurch rollt das Fahrzeug nicht unkontrolliert weiter. Optional sind Seitenairbags und Gurtstraffer für die äußeren Fondpassagiere sowie das proaktive Insassenschutzsystem erhältlich. 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 bieten. Beim ADAC Crashtest erhält der Sportsvan 87 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz - insgesamt erreicht er fünf Sterne. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m optimalen Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt. Das Warndreieck ist gut erreichbar in der Heckklappeninnenverkleidung untergebracht.



Abbiegelicht

Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



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.

⊖ Für den Verbandskasten gibt es keinen speziellen Halter. Dieser kann im Kofferraum seitlich in einem Fach oder unter dem Kofferraumboden untergebracht werden. Bei beladenem Abteil ist er aber unter Umständen schlecht erreichbar.

1,6 Kindersicherheit

Auf der Rückbank finden nur zwei Kindersitze nebeneinander Platz, für drei ist es zu eng.

+ Bei der Kindersicherheit schneidet der Sportsvan gut ab - beim ADAC Crashtest erreicht er 85 Prozent der möglichen Punkte. Auf den äußeren Fondplätzen lassen sich Kindersitze mittels Isofix-Halterungen inkl. Ankerhaken lagestabil befestigen. Alternativ können Kindersitze auf diesen Plätzen auch mit den langen Gurten sicher befestigt werden. Die Schlösser sind kurz und fest, was die Befestigung erleichtert. Die Gurtanlenkpunkte liegen günstig und sind weit auseinander. Auf den äußeren Fondplätzen lassen sich hohe Kindersitze problemlos und auf dem Beifahrerplatz gerade so montieren. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, dann dürfen auch vorn universelle Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden. Hinten sind universelle Kindersitze aller Altersgruppen zulässig. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber setzt früh ein und funktioniert zuverlässig.

⊖ Auf dem Fondmittelpolplatz liegen die Gurtanlenkpunkte nah beieinander und sind zudem seitlich etwas versetzt, das erschwert die Montage breiter Kindersitze. Darüber hinaus hat das Mittelpolster eine ungünstige Kontur und eine schlechte Formstabilität. Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher.

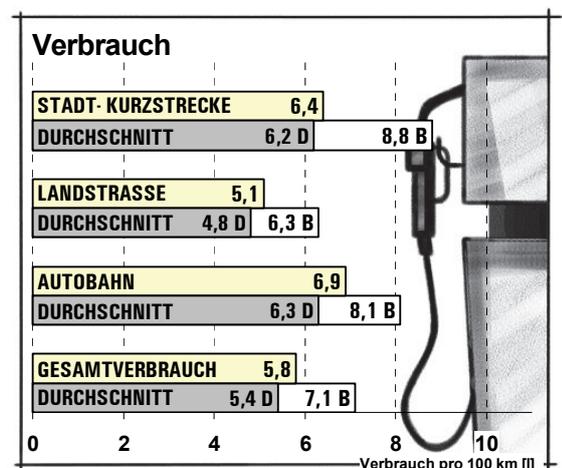
2,6 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der Sportsvan zufriedenstellend ab. Beim ADAC Crashtest erhält er 62 Prozent der möglichen Punkte. Entschärft sind nur der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube. Zu aggressiv sind jedoch die komplette Vorderkante der Motorhaube und der Windschutzscheibenrahmen.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂*

Der Golf Sportsvan 1.4 TSI BMT Highline schneidet in diesem Kapitel durchschnittlich ab. Mit einer CO₂-Bilanz von 161 g/km erhält er hier 29 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,8 Liter Super auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 6,4 l/100 km im Innerortsteil, 5,1 l/100 km im Außerortsteil und 6,9 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,2 Schadstoffe

⊕ Der Golf Sportsvan 1.4 TSI BMT erfüllt die Euro6 Abgasnorm. Entsprechend gut ist das Ergebnis im Schadstoffkapitel des EcoTest. Keine der gemessenen Schadstoffgruppen im Abgas fällt negativ auf. Der Lohn sind 48 von 50 Punkten. Zusammen mit den Punkten aus dem CO₂-Kapitel bringt es der Golf auf 77 Punkte - das entspricht vier von fünf Sternen.

3,3 AUTOKOSTEN

4,1 Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Sportsvan 1.4 TSI BMT Highline nur einen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch aufweist und zudem das teurer Super-Benzin benötigt, schneidet er hier nur ausreichend ab.

3,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren eine Inspektion (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Bei 210.000 km muss der Zahnriemen gewechselt werden.

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

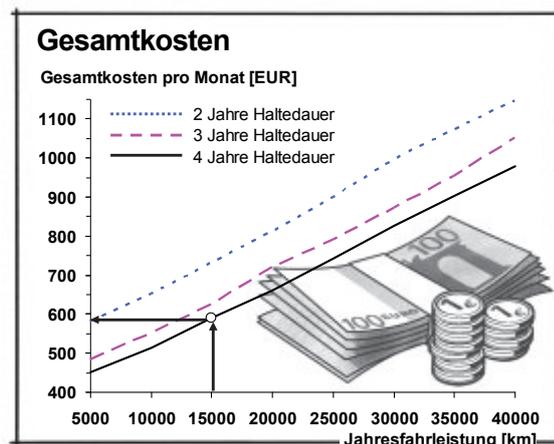
⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

2,8 Wertstabilität*

Dem Sportsvan wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass innerhalb des Zeitraums nicht mit einem neuen Modell zu rechnen ist.

4,4 Kosten für Anschaffung*

⊖ Hier schneidet der Golf Sportsvan schlecht ab. Der VW besitzt eine im Klassenvergleich umfangreiche Serienausstattung: Xenonscheinwerfer, eine Müdigkeitserkennung sowie das Umfeldbeobachtungssystem "Front Assist" mit City-Notbremsfunktion sind bei der Highline-Ausstattung Serie. Dafür müssen aber mindestens 26.775 Euro eingeplant werden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 602 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,7 Fixkosten*

Die Fixkosten sind beim Sportsvan 1.4 TSI BMT durchschnittlich. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt überschaubare 88 Euro und auch die Versicherungseinstufungen fallen nicht zu teuer aus (KH: 16; TK: 18; VK: 20).

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im akzeptablen Bereich. Während die Betriebs- und Anschaffungskosten hoch sind, fallen die Fixkosten erfreulich niedrig aus. In den anderen Kostenkapiteln landet der VW im Mittelfeld.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI BMT	1.2 TSI BMT	1.4 TSI BMT	1.4 TSI BMT	1.6 TDI BMT	2.0 TDI BMT
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	4/1395	4/1598	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	81 (110)	92 (125)	110 (150)	81 (110)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1400	175/1400	200/1400	250/1500	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	13,2	10,7	9,9	8,8	11,3	9,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	177	192	200	212	192	212
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 S	5,1 S	5,4 S	5,4 S	3,9 D	4,2 D
CO2 [g/km]	114	117	125	125	101	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/17	16/17/17	16/17/18	16/17/18	16/17/22	16/18/23
Steuer pro Jahr [Euro]	62	68	88	88	164	220
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	585	604	598	608	581	610
Preis [Euro]	19.625	21.325	24.525	25.825	23.800	28.350

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

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1395 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,4/5,1/6,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	125 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	161 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4338/1807/1578 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2055 mm
Leergewicht/Zuladung	1425 kg/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/685 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	860 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	114 Euro
Monatliche Werkstattkosten	58 Euro
Monatliche Fixkosten	99 Euro
Monatlicher Wertverlust	331 Euro
Monatliche Gesamtkosten	602 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/18
Grundpreis	26.775 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● 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 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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	270 Euro°
Automatikgetriebe (7-G-DSG)	1.950 Euro
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	360 Euro°
Müdigkeitserkennung	Serie
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor (Licht-und-Sicht-Paket)	175 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Lane Assist)	515 Euro°
Tempomat (inkl. Begrenzer)	210 Euro
Totwinkelassistent	365 Euro°
Verkehrsschilderkennung	325 Euro°
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/515 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-und-Sicht-Paket)	175 Euro°
Klimaautomatik (Climatronic)	Serie
Navigationssystem (inkl. Composition Media)	ab 965°
Rückbank längs verschiebbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (schwenkbar)	855 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	535 Euro°
Panorama-Glasdach (Schiebedach)	1.230 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Fahreigenschaften	1,8
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	2,1
Alltagstauglichkeit	2,8	Lenkung*	2,2
Sicht	2,0	Bremse	1,3
Ein-/Ausstieg	2,3	Sicherheit	1,3
Kofferraum-Volumen*	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Kofferraum-Variabilität	2,0	Kindersicherheit	1,6
Innenraum	1,5	Fußgängerschutz	2,6
Bedienung	1,5	Umwelt/EcoTest	2,2
Raumangebot vorne*	1,3	Verbrauch/CO ₂ *	3,1
Raumangebot hinten*	1,8	Schadstoffe	1,2
Innenraum-Variabilität	3,3		
Komfort	2,0		
Federung	2,0	AUTOKOSTEN	3,3
Sitze	1,9	Betriebskosten*	4,1
Innengeräusch	2,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,3
Klimatisierung	2,2	Wertstabilität*	2,8
Motor/Antrieb	2,1	Kosten für Anschaffung*	4,4
Fahrleistungen*	2,3	Fixkosten*	2,7
Laufkultur	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	3,2
Schaltung	1,8		
Getriebeabstufung	2,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen