



VW Golf Sportsvan 1.6 TDI BMT Comfortline

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Entscheidet man sich für einen Golf Sportsvan, erwartet man ein unproblematisch zu bedienendes Auto mit einem guten Nutzwert. Genau dieses erhält man auch: Das Auto bietet ein gutes Platzangebot, ohne allzu ausladend zu sein, wirft bei der Bedienung keine Fragen auf und ist gut verarbeitet. Da der seit zwei Jahren nicht mehr als Plus, sondern als Sportsvan bezeichnete Hochdach-Golf mit einer scharf gezeichneten Front und etwas geduckter daher kommt als sein Vorgänger, wird der Nutzwert des Autos sogar mit einer Prise Sportlichkeit gewürzt. Im Falle des Testwagens ist diese allerdings rein optischer Natur: Mit dem 110 PS starken 1.6 TDI kann man im Verkehr mit-schwimmen, sportlich ist der Antrieb aber nicht. Dazu dröhnt der Selbstzünder gerade bei höheren Drehzahlen vernehmlich, die wegen des fehlenden sechsten Ganges gerade auf der Autobahn leicht erreicht werden. Optional ist ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Der im EcoTest ermittelte Verbrauch von 5,2 l/100 km für den Handschalter ließe sich mit diesem wohl etwas senken. Die gelungene Lenkung und das Fahrwerk bieten einen guten Spagat zwischen Handlichkeit und Komfort. Der Grundpreis für den Sportsvan 1.6 TDI Comfortline beträgt 26.750 Euro, dafür ist der Wagen dann serienmäßig mit einem Kollisionswarnsystem inklusive Notbremsassistenten ausgestattet. **Konkurrenten:** u.a. BMW 2er Active Tourer, Ford C-MAX, Mercedes B-Klasse.

- ⊕ hohes Sicherheitsniveau, tadellose Verarbeitung, gutes Platzangebot
- ⊖ nur fünf Gänge, ungenügende Abgasreinigung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,8

AUTOKOSTEN 2,9

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,8
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★☆☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

⊕ In puncto Verarbeitung lässt der Sportsvan nichts anbrennen, der Volkswagen macht einen hochwertigen und soliden Eindruck. Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, alle Teile sind sorgfältig zusammengesetzt. Die Materialien im Innenraum zeugen aber im Detail vom Rotstift der

Controller bei VW: Die Dachsäulen sind nicht mit Stoff verkleidet, wie auch die unteren Bereiche der vorderen Türen und des Armaturenbrett nicht geschäumt sind - die hinteren Türen müssen komplett ohne weiche Oberfläche auskommen.

2,8 Alltagstauglichkeit

Der mit 50 l nicht allzu große Tank ermöglicht auf Basis des beim EcoTest ermittelten Verbrauch Reichweiten von immerhin 960 km. Transportaufgaben kann der mit einer Zuladung von 512 kg aufwartende Sportsvan 1.6 TDI in klassenüblichem Maße erfüllen: Auf das Dach dürfen 75 kg geladen werden, die Stützlast der Anhängerkupplung beträgt

80 kg. Gebremste Anhänger dürfen 1.500 kg wiegen, ungebremste 710 kg. Ein Reifenreparaturset ist serienmäßig, gegen Aufpreis legt VW ein Notrad oder ein Ersatzrad in Fahrbereifung in die Reserveradmulde, dann ist auch ein Wagenheber und Bordwerkzeug dabei.

2,3 Licht und Sicht

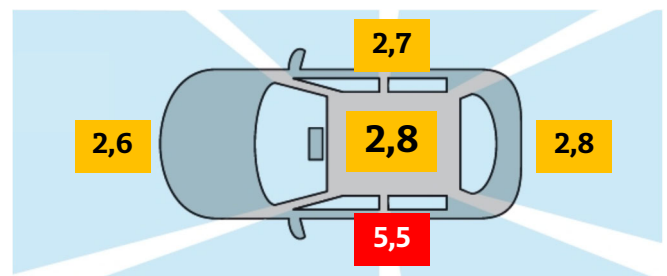
Die Karosserie des Sportsvan ist ordentlich abzuschätzen, wenn auch die breiten hinteren Dachsäulen die Rundumsicht einschränken. Da durch das hohe Heck niedrige Hindernisse beim Rückwärtsfahren nicht einsehbar sind, freut man sich über die beim Comfortline hinten und vorn serienmäßige Einparkhilfe. Gegen Aufpreis erhält man darüber hinaus eine Heckkamera, die beim Rangieren wertvolle Dienste leistet.

Lichtfarbe tadellos sind, verdient das Lichtsystem eine klare Empfehlung.

⊖ Da nur der linke Außenspiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich hat, können beim Rechtsabbiegen Verkehrsteilnehmer leicht übersehen werden.

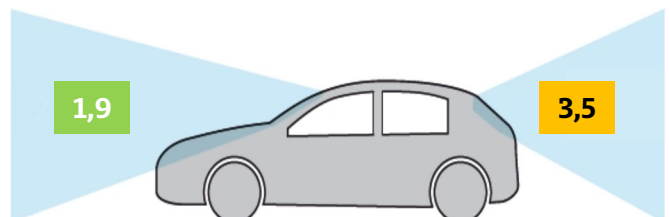
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen.



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Breite Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht erheblich ein. Die aufpreispflichtige Heckkamera ist sehr zu empfehlen.

⊕ Die im Testwagen verbauten, optionalen Bi-Xenon Scheinwerfer mit Active Lighting System gehören zur Spitzenklasse der Lichtsysteme. Sie leuchten Abbiegesituationen gut aus, blenden im Fernlicht andere Verkehrsteilnehmer aus und in Kurven schwenken die Scheinwerfer mit. Da auch die Reichweite und die

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Die im Vergleich zum normalen Golf höheren Türausschnitte ermöglichen vorn wie hinten einen sehr bequemen Zustieg, lediglich die Schweller könnten etwas niedriger und schmaler sein. Gegen Aufpreis wird nach

dem Auf- und Zusperrern per Fernbedienung das Umfeld des Wagens beleuchtet, dazu befinden sich dann Leuchten in den Spiegeln.

2,8 Kofferraum-Volumen

Beim Kofferraumvolumen bis zur Laderaumabdeckung liegt der Sportsvan mit 340 l zwischen dem normalen fünftürigen Golf (305 l) und der Kombiversion Variant (420 l). Stapelt man hinter der Rücksitzlehne bis zum Dach, passen 520 Liter oder elf Getränkekisten hinein - beim Variant sind es auch nicht mehr. Für solche und ähnliche Transportaufgaben empfiehlt sich die Anschaffung eines im Zubehör erhältlichen Trenngitters, ab Werk ist weder ein Netz noch ein Gitter erhältlich.



Mit 340 l Kofferraumvolumen stellt der Sportsvan ein ordentliches, aber nicht unbedingt großzügiges Gepäckabteil zur Verfügung.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraumboden ist auf einer Höhe mit der Ladekante, die mit 66 cm angenehm niedrig ausfällt. Auch die Stehhöhe unter der geöffneten Klappe reicht für die meisten Personen aus - erst ab 1,95 m Körpergröße muss man den Kopf einziehen.

⊖ Bei Dunkelheit reicht die einzelne Lampe im Kofferraum nicht aus, um das Ladeabteil vernünftig auszuleuchten.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rückbanklehne des Sportsvan ist dreigeteilt umlegbar und in der Neigung einstellbar. Zusätzlich kann

man die Sitzbank asymmetrisch geteilt verschieben, der Kofferraum ist also sehr variabel veränderbar.

2,0 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Das Bedienkonzept des Golf Sportsvan wirft keine Fragen auf. Das Licht wird per Drehschalter aktiviert, die Sitze mittels gut greifbarer Hebel eingestellt und die recht tief angeordnete Klimaanlage ist selbsterklärend. Das optionale Infotainmentsystem Discover Media lässt sich mittel des 16,5 cm großen Touchscreens einfach bedienen, die Menüstruktur erfordert nur wenig Eingewöhnung. Insgesamt kommen auch Novizen schnell mit dem Fahrzeug zurecht, dennoch sind per Bordcomputer auch tiefergehende Informationen abrufbar, wie etwa die Öltemperatur.



Sowohl die Bedienbarkeit als auch die Verarbeitungsqualität können überzeugen.

⊖ Leider verzichtet Volkswagen immer noch darauf, Kontrollleuchten für Stand- und Abblendlicht im

Kombiinstrument zu verbauen - die dafür vorgesehenen Leuchten im Drehschalter sind nicht leicht zu erkennen.

2,5 Multimedia/Konnektivität

Der Sportsvan Comfortline kann in Sachen Konnektivität gut ausgestattet werden, serienmäßig befindet sich allerdings nicht viel an Bord. Lediglich ein Radio mit SD-Kartenslot und AUX-Anschluss ist Serie. In der Aufpreisliste findet man dann aber noch einiges mehr: Die größten Infotainmentpakete sorgen dafür, dass der VW zusätzlich Daten per CD, DVD (Video nur im Stand), DAB+, USB,

integrierter Festplatte, Apple Car Play, Android Auto und Mirror Link wiedergeben kann. Gekoppelte Smartphones können per Außenantennenanbindung von der leistungsstarken Fahrzeugantenne profitieren. Um die Klangqualität zu verbessern, kann ein Premium Lautsprechersystem von dynaudio geordert werden.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Personen bis zu zwei Metern Körpergröße finden genug Beinfreiheit auf dem Fahrersitz vor, Kopffreiheit ist sogar noch mehr vorhanden. Auch der Raumeindruck ist

großzügig, der Sportsvan profitiert hier von seiner hohen Dachlinie und den großen Scheiben.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Zur Überprüfung des Raumangebotes auf den Rücksitzen werden die Vordersitze für 1,85 m große Insassen eingestellt - im Sportsvan haben hinten dann immer noch zwei Meter große Passagiere genug Beinfreiheit. Die Kopffreiheit ist allerdings nur für 1,90 m große Personen ausreichend. Fernab der Messwerte gefällt der Sportsvan auch hinten mit einem großzügigen Raumgefühl.



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

2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ In Sachen Ablagen zeigt sich der Sportsvan durchdacht, auch große Flaschen finden vorn wie hinten einen Stellplatz. Auch ein Brillenhalter, Schubladen unter den Vordersitzen und Klapptische an deren Lehnen können im Familienalltag überzeugen.

2,6 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Das für andere Motorisierungen optional erhältliche adaptive und verstellbare Fahrwerk ist für den 110 PS starken Diesel nicht bestellbar. Auch das die Karosserie um 15 mm höher setzende Schlechtwegefahrwerk ist nur für stärkere Versionen verfügbar. Lediglich das den Wagen um 15 mm tiefer legende Sportfahrwerk ist für das getestete Modell erhältlich, im Testwagen jedoch nicht verbaut.

Auch das Standardfahrwerk ist gelungen, pariert Gullideckel und Querfugen recht gut, obwohl es tendenziell straff abgestimmt wurde. Auf der Landstraße gefällt das Fahrwerk mit einem guten Kompromiss aus wenig Seitenneigung und gutem Schluckvermögen. Auch auf der Autobahn weiß das Fahrwerk zu gefallen, nur sehr selten zeigt sich eine leichte Stuckerneigung.

2,6 Sitze

Die Vordersitze des Sportsvan Comfortline sind serienmäßig in der Höhe einstellbar und verfügen über eine manuell in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Möchte man etwas mehr Komfort, finden sich in der Aufpreisliste Sitze mit Neigungseinstellung, verlängerbarer Sitzfläche und Massagefunktion, diese tragen das Gütesiegel der "Aktion gesunder Rücken".

Im Testwagen sind die Standardsitze montiert, die zufriedenstellend geformte Lehnen und Sitzflächen bieten. Die

hinteren Sitzgelegenheiten sind auch der Klappbarkeit wegen nicht so körpergerecht gestaltet, stellen aber mit ihrem angenehmen Kniewinkel auch keine Büßersitze dar. Der Mittelsitz taugt da schon weniger für die große Reise, hier sitzt man härter und wird vom Mitteltunnel am Fahrzeugboden gestört.

⊕ Die stabile Fußstütze, die in längs und in der Höhe verstellbare Mittelarmlehne sowie die in einem weiten Bereich verstellbaren Sitze ermöglichen jedem Fahrertyp eine angenehme Sitzposition.

3,0 Innengeräusch

In Sachen akustischem Komfort drängt sich der Motor in den Vordergrund. Während Wind- und Abrollgeräusche wenig auffallen, missfällt bei mittleren und hohen Drehzahlen das Dröhnen des Dieselaggregats, was sich auch bei

den Messungen im ADAC Autotest niederschlägt: 68,5 dB(A) Innengeräuschpegel bei 130 km/h sind kein guter Wert.

2,7 Klimatisierung

Serienmäßig befindet sich im Sportsvan eine manuelle Klimaanlage, eine Zweizonen-Klimaautomatik kostet Aufpreis. Ein Luftgütesensor und ein Beschlagsensor kümmern sich um eine angenehme Luftqualität. Auch das

Handschuhfach kann klimatisiert werden, wenn man die Klimaautomatik geordert hat.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen

Die Fahrleistungen des 110 PS starken Sportsvan 1.6 TDI lassen sich in Anlehnung an das Schulnotensystem getrost als zufriedenstellend bis ausreichend bezeichnen. 192 km/h Spitzengeschwindigkeit und 11,3 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Volkswagen an, bei den Messungen im ADAC Autotest wurde im dritten Gang eine Zeit von sieben Sekunden für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h dokumentiert. Die Durchzugsmessungen im

vierten und fünften Gang fallen gerade noch akzeptabel aus. Auch bei langsameren Geschwindigkeiten beschleunigt der Testwagen recht verhalten: Man braucht im besten Fall immer noch über drei Sekunden, um im zweiten Gang von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen. Das Einfädeln in den fließenden Verkehr nach einem Abbiegevorgang muss also gut geplant sein.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Unter Last und bei höheren Drehzahlen dröhnt der Motor vernehmlich, auch schickt er merkliche Vibrationen an Lenkrad und Schaltknauf, ohne aber über Gebühr zu nerven. Das Ansprechen des Motors ist gut, das nutzbare Drehzahlband aber recht schmal.

⊕ Selbst bei niedrigen 1.000 Umdrehungen kann gefahren werden, ohne dass der Motor ruckelt oder übermäßiges Brummen einsetzt. Entspanntes Dahinrollen im hohen Gang ist problemlos möglich.

2,0 Schaltung/Getriebe

Standardmäßig ist das im Testwagen verbaute manuelle Getriebe mit fünf Gängen an den 110 PS starken Dieselmotor geflanscht, gegen Aufpreis gibt es ein Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen.

⊕ Das Schaltgetriebe ist tadellos bedienbar. Recht kurze Schaltwege, präzise geführte Gassen und eine gut dosierbare Kupplung machen das Schalten und Anfahren zu einer leichten und gern zu absolvierenden Aufgabe.

⊖ Nur fünf Gänge sind nach heutigen Maßstäben schlicht zu wenig. Um die Drehzahl bei 130 km/h Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn nicht noch höher als die dann eh schon anliegenden 2.450 Umdrehungen steigen zu lassen, ist die Gesamtübersetzung recht lang gewählt, was wiederum zu Lasten der Sprintfähigkeit geht. Ein sechster Gang würde hier Abhilfe schaffen.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Spurrinnen oder ähnliches haben kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität des großen Golfs, auch bei Lastwechseln in Kurven bleibt der Wagen lammfromm und folgt dem eingeschlagenen Kurs weiter.

Beim ADAC Ausweichtest präsentiert sich der Sportsvan als ein auch in Gefahrensituationen souveränes und stets lenkbares Fahrzeug.

1,9 Lenkung

Die von der elektromechanischen Servolenkung bereitgestellte Unterstützung lässt sich optional in ihrer Lenkunterstützung ändern, dafür stehen drei Modi zur Verfügung (Comfort, Normal und Sport). Bestandteil des aufpreispflichtigen R-Line Sportpakets ist eine Progressivlenkung, die mit einem progressiven Übersetzungsverhältnis aufwartet, bei größeren Lenkwinkeln also direkter übersetzt ist und so insgesamt weniger Lenkarbeit erfordert. Der Testwagen ist weder mit der verstellbaren Lenkunterstützung noch mit der Progressivlenkung ausgestattet.

⊕ Schon bei kleinen Lenkwinkeln spricht die Lenkung angemessen direkt an, das Auto lässt sich zielsicher dirigieren. Die Lenkkräfte sind auf vergleichsweise niedrigem Niveau, weshalb das Lenkgefühl besonders im Bereich um die Mittellage etwas ausgeprägter sein könnte. Dennoch ist die Lenkung gelungen, sie verfügt über eine angenehme Zentrierung und stellt bei jeder Geschwindigkeit gleichmäßig in die Mitte zurück.

2,4 Bremse

⊕ Das Pedalgefühl der Schwimmsattel-Bremsanlage ist tadellos, man kann die Bremswirkung feinfühlig dosieren. Auch der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand ist

überzeugend: Nach 34,8 m steht der Sportsvan (Mittelwert aus zehn Bremsungen halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport Maxx RT der Größe 225/45 R17 91W).

2,3 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme




⊕ Der Sportsvan ist in Sachen aktiver Sicherheit schon serienmäßig recht gut ausgestattet und lässt sich auf Wunsch noch aufrüsten. Beim Comfortline ist Front Assist serienmäßig. Dieses System erkennt mittels eines Radarsensors vorausfahrende Fahrzeuge in einem Bereich von 5 bis 210 km/h. Bis 30 km/h erfolgt bei Kollisionsgefahr eine automatische Notbremsung, bei höheren Geschwindigkeiten versucht das Fahrzeug zunächst, den Fahrer per Anzeige, Warnton und mit einem kurzen Bremsruck auf die Gefahr aufmerksam zu machen. Darüber hinaus informiert das System den Fahrer, falls er zu dicht auffährt. Ebenfalls serienmäßig ab der Ausstattungslinie Comfortline ist eine Müdigkeitserkennung, die analysiert, ob der Fahrer eine Pause einlegen sollte und diese dann vorschlägt.

Optional ist eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, ein Spurhalte- und ein Totwinkelassistent erhältlich. Letzterer warnt per Leuchte im entsprechenden Außenspiegel, falls sich ein Auto auf der Nebenspur im toten Winkel oder bis zu 20 m hinter dem Auto befindet. Sobald man in so einer Situation den Blinker setzt, blinkt die Leuchte. Auch eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung ist erhältlich..

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sind ebenso serienmäßig wie ein Knieairbag für den Fahrer und über die gesamte Fahrzeuglänge reichende Kopfairbags. Optional ist ein Seitenairbagsystem für die hinteren äußeren Sitzplätze verfügbar, in dessen Rahmen auch Gurtstraffer für diese Sitzplätze montiert werden. Beim ADAC Crashtest erreichte der Sportsvan gute 87 Prozent der möglichen Punkte (Stand Juni 2014). Die Kopfstützen sind vorn für zwei Meter und hinten für 1,80 Meter große Personen ausreichend und bieten so einen guten Schutz. ABSATZ Serienmäßig sorgt eine Multikollisionsbremse dafür, dass der Wagen nach einem Unfall abgebremst wird, um die Gefahr von Folgeunfällen zu minimieren. Bestellt man die hinteren Seitenairbags, verfügt das Auto außerdem über ein proaktives Insassenschutzsystem, das vor einer drohenden Kollision die Gurte strafft und die Fenster bis auf einen Spalt schließt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	optional
	Tempomat	optional
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,8 Kindersicherheit

Hinten außen können Sitze einfach per Gurt befestigt werden, auch Isofix-Anbindungen samt Ankerhaken finden sich dort. Montiert man links hinten eine Babyschale samt Base, kann der Fahrersitz nicht mehr ganz nach hinten geschoben werden.

⊕ Der ADAC Crashtest bescheinigt dem Sportsvan mit 85 Prozent der Punkte eine gute Kindersicherheit. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig per Schlüsselschalter deaktivierbar, um dort nach hinten gerichtete Kindersitze montieren zu können.

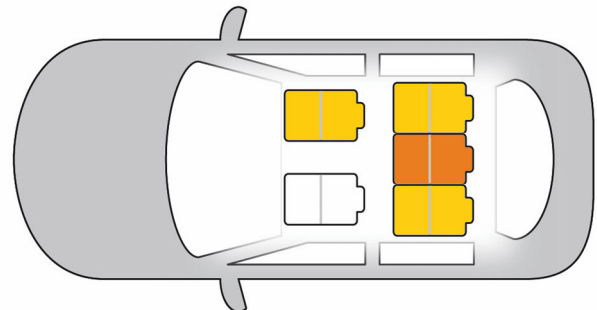
⊖ Auf die Rückbank passen nur zwei Kindersitze nebeneinander, der mittlere Sitz ist aufgrund des sehr ungünstigen Gurtverlaufs und der unebenen Sitzfläche sowie der nicht vorhandenen Isofix-Anbindung ohnehin für Kindersitze nicht geeignet.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

Notenskala

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



4,0 Fußgängerschutz

⊖ Im ADAC Crashtest zeigt sich, dass der Golf Sportsvan über einen nicht überzeugenden Fußgängerschutz verfügt, er erhält nur 62 Prozent der Punkte. Die Vorderkante der

Motorhaube ist zu unnachgiebig, außerdem bergen die A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

4,3 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2

Beim Verbrauch bekleckert sich der 1.6 TDI nicht mit Ruhm: 5,2 l Diesel auf 100 km sind nur Mittelmaß. Angesichts der sparsam dargebotenen Motorleistung wäre ein ebenso knausriger Umgang mit dem Kraftstoff erwartbar - zumindest auf der Autobahn ließe sich der Verbrauch mit einem sechsten Gang wohl senken.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

5,5 Schadstoffe

⊖ Schlägt sich der Testwagen bei den Verbrauchsmessungen noch zumindest mittelmäßig, patzt er bei den Emissionen: Vor allem der Stickoxidausstoß ist zu hoch, mittels des Speicherkat-Systems bekommt VW die Schadstoffe hier nicht in den Griff. Auf ein SCR-Reinigungssystem wurde wohl aus Kostengründen verzichtet.

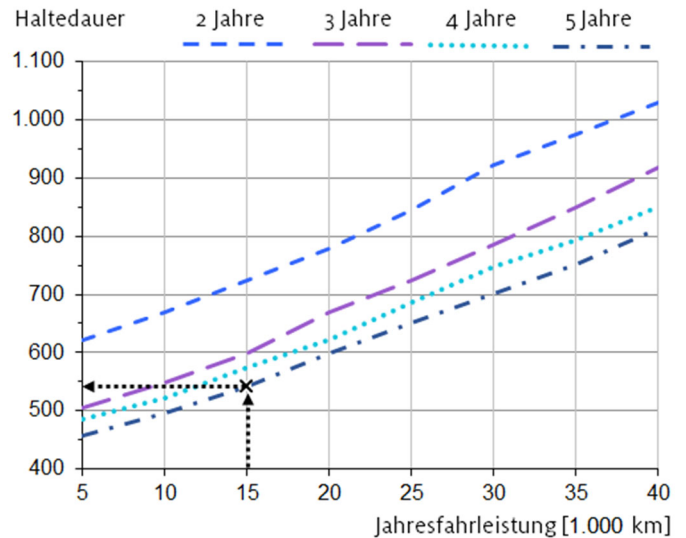
1,7 AUTOKOSTEN

1,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die Kfz-Steuer für den 1.6 TDI liegt bei 164 Euro pro Jahr, die Versicherungsklassen für Haftpflicht, Vollkasko und Teilkasko bei 15, 17 und 21. Der Motor ist zwar mit einem regelmäßig zu wechselnden Zahnriemen ausgestattet, das Wechselintervall liegt aber bei hohen 210.000 km. Durch die variablen, vom Fahrstil und den Einsatzbedingungen abhängigen Inspektionsintervalle sind Wartungen erst dann fällig, wenn sie notwendig werden. Spätestens aber ist eine Inspektion mit Ölwechsel nach 30.000 km oder zwei Jahren durchzuführen. Der Wertverlust des Sportsvan sollte im betrachteten Zeitraum von fünf Jahren und 15.000 km pro Jahr vergleichsweise niedrig ausfallen. Der Einstiegspreis für den Sportsvan 1.6 TDI in der Comfortline Ausstattung beträgt 26.750 Euro, einige Annehmlichkeiten wie zum Beispiel das Navigationssystem, die adaptive Geschwindigkeitsregelung und der Parklenkassistent lassen den Preis für ein dem Testwagen ähnlich ausgestattetes Modell rasch die 35.000 Euro Marke überschreiten.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 541 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 TSI BMT	1.2 TSI BMT	1.0 TSI Blue M.	1.4 TSI BMT	1.4 TSI BMT
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1.197	4/1.197	3/999	4/1.395	4/1.395
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	81 (110)	85 (115)	92 (125)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1.400	175/1.400	200/2.000	200/1.400	250/1.500
0-100 km/h[s]	13,2	10,7	10,4	9,9	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	177	192	198	200	212
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,0 S	5,2 S	4,7 S	5,5 S	5,4 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	116	121	108	127	126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/21/18	14/21/18	14/21/18	14/21/18	15/21/18
Steuer pro Jahr [Euro]	66	76	46	92	90
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	565	584	577	588	598
Preis [Euro]	20.200	21.950	22.875	25.300	26.625

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Turbodiesel, NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	81 kW / 110 PS (bei 3.200 - 4.000 1/min)
Maximales Drehmoment	250 Nm (bei 1.500 - 3.000 1/min)
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe (DKG optional)
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Verbrauch pro 100 km	4,1 l
CO ₂ -Ausstoß	108 g/km
cw-Wert/Stirfläche	0,297 / 2,4 m ²
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.338/1.807/1.578 mm
Leergewicht/Zuladung	1.420 kg/500 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	1.500 kg/710 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	590 l/1.520 l
Stützlast/Dachlast	80 kg /75 kg
Tankinhalt Kraftstoff/Harnstoff	50 l/-
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,0 s
Elastizität 60 – 100 km/h (4./5./6.Gang)	10,2 s/17,3 s/-
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	2.450 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT
Wendekreis links/rechts	11,05 m/11,05 m
EcoTest-Verbrauch	5,2 l/100 km
Stadt/Land/BAB	5,0/4,6/6,3 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	137 g/km (WTW* 164 g/km)
Reichweite	960 km
Innengeräusch 130km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.055 mm
Leergewicht/Zuladung	1.408 kg/512 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	340 l/685 l/1.265 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	76 Euro	Werkstattkosten	55 Euro
Fixkosten	93 Euro	Wertverlust	317 Euro
Monatliche Gesamtkosten	541 Euro		
Steuer pro Jahr	164 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/21		
Basispreis Golf Sportsvan 1.6TDI Comfortline	26.750 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.06.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.711 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.904 km

Auffälligkeiten/Mängel: Der Testwagen ist ein limitiert erhältliches allstar-Sondermodell. Bewertet wurde auf Basis der Comfortline-Ausstattung, die dem allstar zu Grunde liegt.

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

Notenskala

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



AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	ab 885 Euro°/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	ab 885 Euro°/ 1.915 Euro°
Regen- /Lichtsensor (im Paket)	335 Euro°
Fernlichtassistent (im Paket)	335 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	215 Euro°/215 Euro°/270 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie/Serie
Parklenkassistent	210 Euro°
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	295 Euro°/nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	320 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	385 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/525 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent (mit Lenkeingriff, im Paket)	ab 895 Euro°
Spurwechselassistent (Toter-Winkel-Warner)	370 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/ab 205 Euro°/ab 73 Euro°/240 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung (im Paket)	ab 415 Euro°
Navigationssystem	ab 555 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/390 Euro°
Autom. abbl. Innen-/Außenspiegel (im Paket)	335 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	445 Euro°/-
Lenkradheizung	325 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	870 Euro°
Metalllackierung	560 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.230 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

1,7

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

Stand: September 2016
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.