



## VW Golf Sportsvan 1.5 TSI ACT Comfortline DSG

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

VW hat den Sportsvan im Zuge der Modellpflege dezent optisch aufgefrischt. So wurden beispielsweise die Schürzen und die Front- und Rücklichter (jetzt in Voll-LED-Technik) modifiziert. Im Innenraum bleiben die Änderungen ebenfalls überschaubar, die neu gestalteten Mitteldisplays der Infotainmentsysteme fallen aber ins Auge. Solange man nicht das teure Navigationssystem Discover Pro ordert, gibt es echte Tasten und Drehregler - diese gewährleisten eine bessere und einfachere Bedienung, als es beim teuren System der Fall ist, da dort alle mechanischen Bedienelemente verbannt wurden. Die edel wirkenden Oberflächen sind aber in beiden Fällen schnell verschmiert. Darüber hinaus bietet der Sportsvan mit einem guten Platzangebot samt der höheren Sitzposition sowie einer verschiebbaren Rücksitzbank altbekannte Qualitäten. Zudem bieten die gelungene Lenkung und das Fahrwerk einen guten Spagat zwischen Handlichkeit und Komfort.

Der 1,5-l-TSI-Motor mit 130 PS zeigt sich im Sportsvan ausreichend kräftig und das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe verrichtet seine Arbeit meistens präzise. Dennoch gibt es zu dieser Antriebskombination etwas Kritik. Insbesondere beim Anfahren ruckt das Getriebe gelegentlich und der Motor läuft etwas rau und brummig. Der Ecotest-Verbrauch von 6,11 Super pro 100 km fällt absolut gesehen durchschnittlich aus, die Abgase sind vergleichsweise sauber.

Die getestete Variante ist ab 28.250 Euro erhältlich, für den Testwagen samt umfangreicher Ausstattung verlangt VW jedoch knapp 10.000 Euro mehr. **Konkurrenten:** u. a. BMW 2er Active Tourer, Citroën C4 Picasso, Ford C-MAX, KIA Carens, Mercedes B-Klasse, Renault Scénic.

⊕ gute Verarbeitung und Materialqualität, bequemer Zustieg, variabler Innenraum

⊖ keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument, etwas brummiger Motor

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,0

### Zielgruppencheck

Familie 2,7

City 3,2

60+ Senioren 2,7

Langstrecke 2,8

Transport 2,8

Fahrspaß 2,7

Preis/Leistung 2,1

EcoTest ★★★★★☆

## 2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,4 Verarbeitung

⊕ In puncto Verarbeitung glänzt der Sportsvan. Er macht einen hochwertigen sowie soliden Eindruck und leistet sich keine groben Schnitzer. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und alle Karosserieteile sind sorgfältig zusammengefügt. Während die Kunststoffe im direkten Fahrersichtfeld geschäumt und die A-Säulen mit Stoff bezogen sind, wurden die Kunststoffe im unteren Bereich

hart gehalten und ab der B-Säule fehlt auch ein Stoffüberzug. Die hinteren Türen müssen sogar komplett ohne weiche Oberflächen auskommen. Dafür sind aber immerhin die Türfächer vorn sowie das Handschuhfach teilweise mit Filz verkleidet, wodurch Klappergeräusche bei losen Kleinteilen darin reduziert werden.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Der mit 50 l nicht allzu große Tank ermöglicht auf Basis des beim Ecotest ermittelten Verbrauchs Reichweiten von immerhin rund 820 km. Transportaufgaben kann der mit einer Zuladung von 525 kg aufwartende Testwagen in klassenüblichem Maße erfüllen: Auf das Dach dürfen 75 kg geladen werden, optional ist eine Reling erhältlich. Die zu-

lässige Stützlast der Anhängerkupplung beträgt 80 kg. Gebremste Anhänger dürfen 1.400 kg wiegen, ungebremste 700 kg. Ein Reifenreparaturset ist serienmäßig, gegen Aufpreis legt VW ein Notrad oder ein Ersatzrad in Fahrbereitung in die Reserveradmulde, dann ist auch ein Wagenheber und Bordwerkzeug dabei.

Der Wendekreis fällt mit 11,1 m durchschnittlich aus.

### 2,2 Licht und Sicht

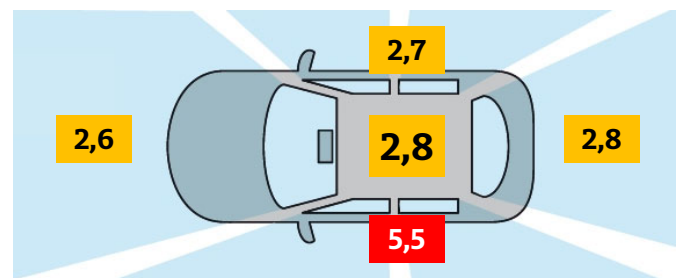
Die Karosserie des Sportsvan ist ordentlich abzuschätzen, wenn auch die breiten hinteren Dachsäulen die Rundumsicht einschränken. Da durch das hohe Heck niedrige Hindernisse beim Rückwärtsfahren nicht einsehbar sind, freut man sich über die beim Comfortline hinten und vorn serienmäßige Einparkhilfe.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

⊕ Neben dem serienmäßigen Halogenlicht bietet VW optional Voll-LED-Scheinwerfer an. Besonders empfehlenswert ist jedoch, auch wenn der Aufpreis saftig

ist, das Active Lighting System, da der Sportsvan dann mit einem dynamischen Fernlichtassistenten ausgestattet ist. Das bedeutet, dass man außerhalb geschlossener Ortschaften dauerhaft mit Fernlicht unterwegs ist, was für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung sorgt, der Gegenverkehr aber ausschattiert und damit nicht geblendet wird.

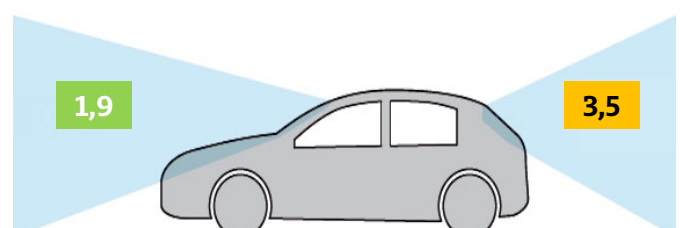
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

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



Breite Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht erheblich ein. Die aufpreispflichtige Heckkamera ist eine empfehlenswerte Investition.

Zudem besitzen die Scheinwerfer ein Abbiegelicht und schwenken in Kurven mit.

Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet optional der Innenspiegel automatisch ab.

## 2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Sportsvan bietet im Vergleich zum Standard-Golf mit seiner hohen Karosserie Vorteile, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit knapp 49 cm über der Straße in günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte großzügig dimensioniert und die Schweller liegen angenehm niedrig. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe.

Die Türen besitzen vorn wie hinten zwar nur zwei Rastungen, an denen sie an Steigungen offen gehalten werden. In der Ebene hingegen bleiben sie aber in

⊖ Da nur der linke Außenspiegel einen zusätzlichen sphärischen Bereich hat, können beim Rechtsabbiegen Verkehrsteilnehmer leicht übersehen werden. Die Außenspiegel blenden auch nicht gegen Aufpreis automatisch ab.

beliebiger Position geöffnet. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Sportsvan Comfortline optional verbaut. Beim Auf- und Abschließen des Fahrzeugs wird das Umfeld beleuchtet, allerdings auch nur gegen Aufpreis.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem funktioniert gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 2,8 Kofferraum-Volumen

Beim Kofferraumvolumen bis zur Laderaumabdeckung liegt der Sportsvan mit 340 l zwischen dem normalen fünf-türigen Golf (305 l) und der Kombiversion Variant (420 l). Stapelt man hinter der Rücksitzlehne bis zum Dach, passen 520 l oder elf Getränkekisten hinein - beim Variant sind es auch nicht mehr. Klappt man die Rücksitzlehne um, stehen bis zur Fensterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) 685 l zur Verfügung. Nutzt man den gesamten Stauraum hinter den Vordersitzen bis zum Dach, lassen sich 1.265 l unterbringen.



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

Staufach links und rechts sowie noch Platz unter dem variablen Kofferraumboden.

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

## 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der verstellbare Kofferraumboden ist in oberer Position 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 knapp 1,95 m Körpergröße muss man den Kopf einziehen. Das Kofferraumformat zeugt von guter Praxistauglichkeit - es gibt Zurrösen, Taschenhaken, je ein

bare Beifahrersitzlehne erhältlich. Das ist besonders praktisch, wenn man langes Ladegut transportieren möchte.

⊖ Ein Trenngitter zwischen Passagier-/und Kofferraum ist nur über das Zubehör erhältlich.

## 2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rückbanklehne des Sportsvan ist dreigeteilt umlegbar und in der Neigung einstellbar. Das Umklappen der Lehnen geht denkbar einfach von vorn vonstatten. Zusätzlich kann man die Sitzbank asymmetrisch geteilt verschieben, der Kofferraum ist also sehr variabel veränderbar. Auf Wunsch ist eine vollständig umklapp-

## 2,1 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

⊕ Das übersichtliche und klar gezeichnete Armaturenbrett gibt dem Fahrer wenig Rätsel auf. Die gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Anordnung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Multimedia, Klimatisierung) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (einzige Ausnahme: Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Die klassischen analogen Instrumente samt Infodisplay dazwischen liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich einwandfrei ablesen. Die meisten Funktionen bündelt der Sportsvan in einem Touchscreen, der im Falle des gegen Aufpreis erhältlichen Navigationssystems Discover Media eine 20,3 Zentimeter messende Bildschirmdiagonale bietet. Das Praktische am kleineren und günstigeren System ist, dass es zur Lautstärkenregelung und beispielsweise zum Zoomen je einen Drehregler und Funktionstasten für Hauptmenüs besitzt. Darunter befindet sich die etwas tief angebrachte Klimateinheit, die aber ebenfalls klar und verständlich gestaltet ist. Ein Licht-/Regensensor (nur optional) sowie elektrische Fensterheber erleichtern den Fahrer-Alltag.

⊖ Die neue Hochglanz-Bildschirmfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. 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.



Sowohl die Bedienbarkeit als auch die Verarbeitungsqualität können überzeugen.

### 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 größeren 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.

## 2,1 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.

⊖ Das Handschuhfach ist hingegen recht klein und nicht abschließbar.

## 2,7 KOMFORT

### 2,5 Federung

⊕ Der Testwagen war mit dem Standardfahrwerk ausgestattet. Dieses zeigt sich zwar tendenziell etwas straff abgestimmt, gefällt aber mit einem guten Kompromiss aus moderaten Aufbaubewegungen und gutem Schluckvermögen. Selbst innerorts pariert es sowohl Gullideckel als auch Querfugen recht gut und bietet auch auf Landstraßen einen ordentlichen Federungskomfort. Auf der Autobahn liegt der Sportsvan ruhig und zeigt nur selten

eine leichte Stuckerneigung.

Wer es noch ein Stück komfortabler möchte, kann das gegen Aufpreis erhältliche adaptive Fahrwerk DCC ordern. Es bietet dem Fahrer die Wahl zwischen drei verschiedenen Modi (Comfort, Normal und Sport). Darüber hinaus passt sich die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades permanent an die aktuelle Fahrsituation und Fahrbahnbeschaffenheit an.

### 2,7 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, findet sich in der Aufpreisliste ein Fahrersitz mit Neigungseinstellung, verlängerbarer Sitzfläche und Massagefunktion, dieser trägt 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 Mittelunnel 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.

### 3,1 Innengeräusch

Der bei Tempo 130 gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt nicht gerade niedrige 68,8 dB(A). Der Motor läuft für einen Benziner recht rau und erzeugt im mittleren Drehzahlbereich, selbst im Schubbetrieb, Brummfrequenzen die hörbar nach innen gereicht werden. Auffällig ist,

dass der Geräuschpegel im Fahrzeuginnern bei höheren Überlandgeschwindigkeiten hörbar ansteigt, wobei nicht Windgeräusche im Speziellen auffallen, sondern allgemein die Fahrgeräusche lauter werden.

### 2,7 Klimatisierung

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

fach kann klimatisiert werden, wenn man die Klimaautomatik geordert hat. Darüber hinaus sind optional die Windschutzscheibe, das Lenkrad und die Vordersitze beheizt. Eine Standheizung kann ebenfalls geordert werden.



## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen

⊕ Der 130 PS TSI Motor stellt seine 200 Nm maximales Drehmoment über einen weiten Drehzahlbereich (zwischen 1.400 und 4.000 1/min) zur Verfügung. Überholmanöver beispielsweise lassen sich schnell abschließen, der Sportsvan absolviert einen Sprint von 60 auf Tempo 100 in nur 5,8 s. Auch von 15 auf 30 km/h geht

es im Handumdrehen, lediglich 1,3 Sekunden werden dafür benötigt. Der Turbomotor ist ein unspektakulärer Geselle, der bei Bedarf gediegen und nachhaltig durchzieht und sich damit als passende Motorsierung für das Auto erweist.

### 2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vorgängermotor mit 1,4 Liter Hubraum zeigte eine gute Laufkultur - beim 1,5-l-Nachfolger ist sie eher etwas schlechter geworden, bleibt insgesamt jedoch noch im guten Bereich. Der Benziner schickt kaum Vibrationen in den Innenraum weiter, er ist gut entkoppelt. Der Motor läuft aber recht rau und verursacht ein Dröhnen, das lastunabhängig auftritt - insgesamt kann man damit im Alltag aber gut leben. Auch die serienmäßige, nicht

deaktivierbare Zylinderabschaltung fällt kaum auf, nur sehr aufmerksame Insassen können das jeweilige Umschalten in einem ganz leichten Rucken spüren und ein leicht verändertes Motorengeräusch im 2-Zylinder-Modus wahrnehmen. Der TSI baut bei Leistungsabforderung nach nur kurzer Verzögerung Druck auf und zieht dann sehr gleichmäßig durch, Leistungsabgabe und Ansprechverhalten sind einwandfrei.

### 1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Fährt man etwas hektisch an, kommt es zu deutlichem Rucken - ein unschönes Verhalten. Mit etwas Gefühl beim Anfahren gelingen weiche Starts und einmal in Fahrt schaltet das DSG weitgehend ruckfrei und zügig. Nur ab und zu gönnt es sich eine kleine Gedenksekunde beim Sortieren der Gänge. Die Ganganschlüsse passen gut zueinander, es entstehen beim Schalten keine zu großen

Drehzahlsprünge. Bei 130 km/h dreht der Turbobenziner mit 2.800 Touren nicht sonderlich hoch. Der Automatikwählhebel ist dank üblichem Schema einfach zu bedienen. Die Gänge können auch über Schaltwippen am Lenkrad manuell gewechselt werden. Die Autohold-Funktion ist serienmäßig und unterstützt den Fahrer beispielsweise beim Anfahren an Steigungen.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Sportsvan ist passend abgestimmt, der Familienwagen liegt sicher auf der Straße und bleibt auch in engen Kurven und bei Ausweichmanövern gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, Spurrinnen bringen den Van nicht aus der Ruhe. Auf Lenkimpulse reagiert der VW souverän und schaukelt nicht nach. Lupft man in Kurven kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich aber gut beherrschen lässt. Die Aufbaubewegungen sind

angemessen gedämpft, weder die Seitenneigung noch Nickbewegungen besonders ausgeprägt.

Das Ansprechverhalten des DSG macht es nicht so leicht, bei zügigem Anfahren und gleichzeitigem Abbiegen ein durchdrehendes Vorderrad zu vermeiden - die Traktionskontrolle greift hier etwas spät ein. Im ADAC Ausweichtest liefert der Sportsvan eine gute Figur ab, er lässt sich sicher durch den Parcours manövrieren.

### 2,1 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 veränderlichen 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. Um von ganz links nach rechts zu lenken, sind knapp drei Lenkradumdrehungen erforderlich.

**2,3 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 34,6 m steht der Sportsvan.

**2,1 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. Der VW rollt neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen mit dem Front Assist vom Band. Das Notbremssystem warnt den Fahrer akustisch und haptisch mit einem Bremsruck bei Kollisionsgefahr. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten leitet das System sowohl bei stehenden Fahrzeugen (City-Notbremssystem) als auch bei fahrenden eine Notbremsung ein, die den Zusammenstoß verhindert und bei höheren Geschwindigkeiten die Aufprallgeschwindigkeit reduziert. Darüber hinaus informiert das System den Fahrer, falls er zu dicht auffährt. Ebenfalls serienmäßig ist eine Müdigkeitserkennung, die analysiert, ob der Fahrer eine Pause einlegen sollte und diese dann vorschlägt. Optional sind 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.

**1,6 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.

**DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT**

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Option
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	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

Optional ist ein Seitenairbagsystem für die hinteren äußeren Sitzplätze verfügbar, in dessen Rahmen auch Gurtstraffer für diese Sitzplätze montiert werden. Im ADAC Crashtest erreichte der Sportsvan gute 87 Prozent der möglichen Punkte (Stand: Juni 2014). Die Kopfstützen vorn lassen sich für bis zu zwei Meter große Personen und hinten für 1,80 m Große ausreichend weit herausziehen und bieten so einen guten Schutz.

## 2,8 Kindersicherheit

Hinten außen können Sitze einfach per Gurt befestigt werden, allerdings auch aufgrund der Lehnenwülste etwas schief stehen. Besser geht es mit den Isofix-Anbindungen samt Ankerhaken. 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.

## 3,6 Fußgängerschutz

⊕ Von Vorteil ist der serienmäßige City-Notbremsassistent mit Personenerkennung. Er kann einen Aufprall im besten Fall verhindern oder zumindest abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

⊖ Im ADAC Crashtest zeigt sich, dass der Golf Sportsvan über einen nicht überzeugenden Fußgängerschutz verfügt,

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

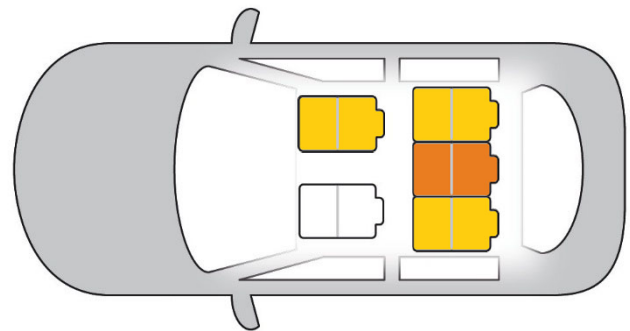
### 3,2 Verbrauch/CO2

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des neuen 1,5-l-TSI mit 130 PS beträgt im Sportsvan mit Automatikgetriebe 6,1 l Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Daraus ergibt sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 166 g pro km, die für 28 von 60 möglichen Punkten im Ecotest reicht. Der Motor verfügt über eine Zylinderabschaltung, die im Sportsvan hauptsächlich bei ruhiger Fahrweise zum Einsatz kommt. Im Ecotest haben wir innerorts einen Verbrauch von 6,1 l, außerorts von 5,3 l und auf der Autobahn von 7,4 l alle 100 km ermittelt.

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.

### 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)

er erhält nur 62 Prozent der Punkte. Die Vorderkante der Motorhaube ist zu unnachgiebig, außerdem bergen die A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B



## 1,8 Schadstoffe

⊕ Die größeren Fortschritte zeigen sich beim Schadstoffausstoß; so wurde der CO-Ausstoß bei hoher Last (Autobahn) deutlich reduziert, aber vor allem konnten die Partikelemissionen erheblich verringert werden. Einen Partikelfilter setzt VW in dieser Variante noch nicht ein, die Messwerte liegen trotzdem allesamt unter dem Grenzwert. Der Lohn sind 42 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den 28 Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ergeben sich 70 Punkte und damit 4 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest. Bei den RDE-Messungen auf der Straße - also im Realbetrieb - konnte der neue 1,5-l-TSI mit 150 PS im Golf zeigen, dass er auch in der Praxis tatsächlich sauber ist.

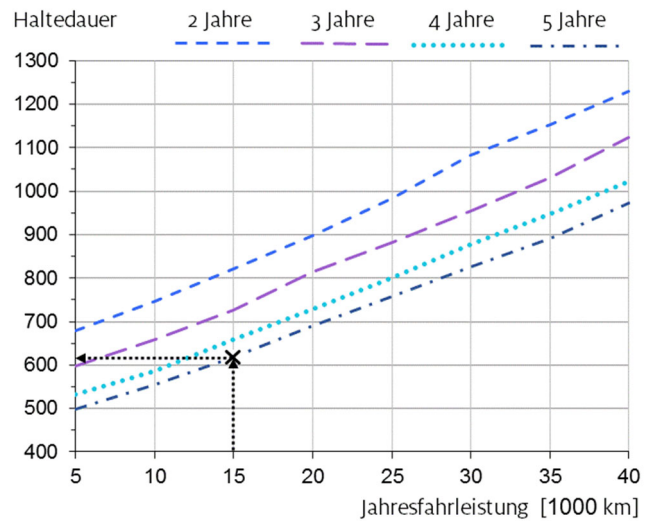
## 2,0 AUTOKOSTEN

### 2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Anschaffungspreis für die getestete Variante des Sportsvan liegt bei 28.250 Euro - nicht wenig Geld, zumal Annehmlichkeiten wie eine Klimaautomatik oder ein Navigationssystem ebenso Aufpreis kosten wie das empfehlenswerte Active Lighting-System (LED-Scheinwerfer mit dynamischem Fernlichtassistenten) und

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 617 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Seitenairbags im Fond. Teure Werkstattbesuche wie ein Zahnriemenwechsel (Wechselintervall 240.000 km) sind üblicherweise nur selten nötig. Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahre liegen. Die Steuer macht niedrige 72 Euro pro Jahr aus.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI Trendline	1.0 TSI Trendline	1.5 TSI ACT Comfortline	1.5 TSI ACT Comfortline DSG
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498	4/1498
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	81 (110)	96 (130)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/2000	200/2000	200/1400	250/1500
0-100 km/h [s]	13,0	10,7	9,6	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	177	192	202	212
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,9   S	5,0   S	5,1   S	5,1   S
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	112	113	116	116
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/19	15/21/19	15/21/20	14/21/20
Steuer pro Jahr [Euro]	54	56	72	72
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	562	578	597	626
Preis [Euro]	20.475	22.275	26.225	29.275

#### 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 Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6c (NEFZ), geregelt	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	96 kW/130 PS
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 1.400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Verbrauch pro 100 km	5,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	116 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,4 m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.351/1.807/1.578 mm
Leergewicht/Zuladung	1.410/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	590/1.520 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700/1.400 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre (bis max. 50.000 km)
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT
Wendekreis links/rechts	11,1 m
EcoTest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,3/7,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	140 g/km (WTW* 166 g/km)
Reichweite	820 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.055 mm
Leergewicht/Zuladung	1.395/525 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	340/685/1.265 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>110 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>56 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>101 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>350 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	617 Euro		
Steuer pro Jahr	72 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/20		
Basispreis Golf Sportsvan 1.5 TSI ACT Comfortline DSG	28.250 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.11.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.880 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.210 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## 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	1045 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	190 Euro°/2.015 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	335 Euro° (Paket)
Fernlichtassistent	ab 335 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/320 Euro°/320 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	215 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	295 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	320 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/375 Euro°
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	895 Euro° (Paket)
Spurwechselassistent	895 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/130 Euro°/205 Euro°/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	205 Euro°
Navigationssystem	ab 565 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/390 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	335 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	450 Euro°(Paket)/-
Lenkradheizung	135 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (anklappbar)	880 Euro
Metalliclackierung	ab 595 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.230 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,3**

### AUTOKOSTEN

**2,0**

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

Stand: Mai 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand