

Denkt man an den Vorgänger Golf Plus, ist der Sportsvan richtig elegant geraten. Punkten kann er jedoch durch seine inneren Werte. Dazu zählt auch der 1.2 TSI-Motor: Der kleine Benziner mobilisiert immerhin 110 Pferde – quicklebendig beim Sprinten, flüsterleise beim Cruisen



VRD

Im Test: VW Golf Sportsvan 1.2 TSI DSG Comfortline

Der Bequemste und Sicherste

In der Summe seiner Eigenschaften gilt der Golf Sportsvan derzeit als bester Kompaktvan auf dem heimischen Markt. In keinem anderen Pkw-Segment fällt es daher so leicht, die richtige Kaufentscheidung zu treffen. Erst recht für die Generation 50+, auf deren Bedürfnisse dieser VW regelrecht zugeschnitten ist.

Mit 110 PS ist man im VW Golf Sportsvan bereits tadellos motorisiert. Fragt sich bloß, ob man zum Benziner greift, mit dem wir unterwegs waren, oder zum ebenso starken Diesel? Denn die Unterschiede bei den Kosten, die in der Anschaffung für den 1.2 TSI und an der Zapfsäule für den 1.6 TDI sprechen, halten sich in Grenzen. So gesehen empfiehlt sich der Benzinmotor nicht nur für Wenigfahrer. Zumal das kleinvolumige TSI-Aggregat auch ausgesprochen spritzig agiert, wunderbar mit der siebengängigen DSG-Automatik harmonisiert und dem 1,3 Tonnen schweren Auto zu beachtlichen Fahrleistungen verhilft. Auch der Sprit wird

effizient verwertet: Im Schnitt genügten dem Testexemplar 6,3 l/100 km.

Weniger entzücken kann die triste Atmosphäre, die das grau in grau gehaltene Interieur der mittleren Ausstattung „Comfortline“ vermittelt. Umso positiver ist dafür das Haptik-Erlebnis: die massiven Türen, die durch und durch penible Verarbeitung, die auf den Zehntelmillimeter exakt eingepassten Kunststoff-Verkleidungen, die stabilen Hebel, die griffigen Schalter etc. etc. Alles flutscht und rastet ein, als ob's für die Ewigkeit gebaut worden wäre.

Vollends zu überzeugen vermag der Sportsvan in Sachen Ergonomie. Den Einstieg er-

leichtert natürlich die Vantypische Bauart. Und Platz nimmt man – ganz VW-like – auf einem üppigen Sitz, der vom Format eines Ohrensessels nicht weit entfernt ist: Die Oberschenkel werden fast bis zu den Kniekehlen abgestützt, der Rücken findet bis zur Schulterhöhe Halt. Wobei sich das Gestühl so einstellen lässt, dass Kleine wie Große gleichermaßen eine ideale Sitzposition finden. Das gilt auch für den Fond, wo sich die Sitze (ca. 1/3 zu 2/3 geteilt) in Längsrichtung um 18 cm verschieben lassen. Und egal, was in diesem Auto zu variieren ist: Es bedarf keiner Anleitung und funktioniert kinderleicht. In dieser Tonart geht es weiter: Der Fronttrieb-

ler begeistert durch extrem sicheres Fahrverhalten, läuft nicht nur geradeaus wie auf Schienen, sondern haftet auch in Kurven wie auf Superkleber – nicht zuletzt dank der elektronischen Differenzialsperre XDS. Die Federung: straff und trotzdem komfortabel. Die Lenkung: beim Manövrieren leichtgängig, beim „Kurvenrübern“ präzise. Dass der Golf Sportsvan darüber hinaus beim vorjährigen Crashtest durch Euro NCAP als einziger Kompaktvan die Höchstwertung von fünf Sternen kassierte, ist nur noch das Tüpfelchen auf dem „i“.

Werner R. Deutsch
www.Auto-Kaufberatung.at

Testwagen-Daten

Motor:

16V-R4-Turbobenziner, 1.197 ccm, Euro 6

Leistung:

81 kW/110 PS bei 4.600–5.600/min

Drehmoment: 175 Nm bei 1.400–4.000/min

Spitze: 192 km/h

Testverbrauch: 6,3 l/100 km

Normverbrauch: 5,0 l/100 km

Norm-CO₂: 116 g/km

L/B/H: 4.338/1.807/1.578 mm

Leergewicht: 1.275 kg

Gesamtgewicht: 1.870 kg

Preis: € 26.950,-



Das klassische Cockpit-Layout glänzt durch vorbildliche Übersicht und beispielhafte Bedienungslogik. Praktische Ablagen gibt es en masse



Für Variabilität sorgen konventionelle, aber wie geschmiert funktionierende Mechanismen. Der Laderaum fasst mindestens 500, maximal 1.520 Liter