



VW Sharan 2.0 TDI SCR BMT Comfortline DSG

Fünftürige Großraumlimousine der Mittelklasse
(110 kW / 150 PS)

Der VW Sharan gehört zu den beliebtesten Familienvans. Nach rund 200.000 verkauften Exemplaren und fünf Jahren Bauzeit legt VW nun Hand an und verpasst dem Van ein Facelift. Optisch wurde der Sharan kaum verändert. Die nun verbauten LED-Rückleuchten gehören noch zu den auffälligsten Änderungen. Geblieben sind sowohl die praktischen Schiebetüren als auch die serienmäßigen Einzelsitze im Fond. Neben einer dritten Sitzreihe kann man den Van auch mit sechs Einzelsitzen ordern. Sowohl das Platzangebot als auch die Variabilität des Innenraums können überzeugen. Erstmals gibt es eine Vielzahl an Assistenzsystemen, die sowohl die Fahrsicherheit, als auch den Fahrkomfort deutlich erhöhen. So gibt es den VW nun endlich auch mit einer adaptiven Geschwindigkeitsregelung (ACC), die vor allem bei langen Autobahnetappen für Entlastung sorgen kann. Das Konzept des Sharan eignet sich für eine Vielzahl an Zielgruppen. Familien werden die gut nutzbaren Einzelsitze ebenso zu schätzen wissen wie die großen Schiebetüren. Dank gutem Stauraum, hoher Zuladung und großzügiger Anhängelast ist der Van aber auch als Transportfahrzeug prädestiniert. Nicht zuletzt der leise Innenraum und das komfortable Fahrwerk sorgen zudem für eine gewisse Langstreckentauglichkeit. Nur als Stadtfahrzeug ist der 4,85 m lange VW gänzlich ungeeignet. Der 150 PS Diesel reicht, um im Verkehr mitzuschwimmen. Wer gern flott unterwegs ist, ist mit der 184 PS Variante aber deutlich besser bedient. Leider zeigt sich der Familienvan alles andere als günstig. Trotz nur mäßiger Serienausstattung schlägt die getestete Variante bereits mit 39.600 Euro zu Buche. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Ford Galaxy, Renault Espace, Seat Alhambra.

- +** sehr großzügiges Raumangebot, praktische Schiebetüren, Platz für bis zu sechs Kindersitze, gute Komforteigenschaften, hoher Sicherheitsstandard
- recht hoher Verbrauch, mäßiger Fußgängerschutz, sehr teuer, schwache Heizung



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

4,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,3 Familie

3,8 Stadtverkehr

2,1 Senioren

2,0 Langstrecke

1,0 Transport

3,2 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

Die Verarbeitung des VW Sharan liegt insgesamt auf hohem Niveau. Nur bei genauer Betrachtung findet man die eine oder andere Nachlässigkeit. Vor allem in den Bereichen, die nicht im direkten Sichtfeld der Insassen liegen, wurde teils an der Materialqualität gespart.

+ Hervorragend verarbeitet zeigt sich die Karosserie. Schmale und gleichmäßig verlaufende Spaltmaße, leicht schließende Türen und sauber geschweißte Karosserieteile vermitteln einen hochwertigen Eindruck. Der Kofferraum ist weitgehend mit kratzunempfindlichem Stoff ausgekleidet. Das positive Erscheinungsbild setzt sich auch im Innenraum fort. Hier trifft man auf eine solide Verarbeitung und einen angenehmen Materialmix. Geschäumte Kunststoffflächen, mit Stoff bezogene Dachsäulen und Applikationen in Aluoptik lassen den Sharan hochwertig wirken. Nur Details wie die harten Kunststoffteile im unteren Bereich des Armaturenbrettes trüben das Gesamtbild etwas. Die Türschweller sind von außen gut abgedichtet und gegen Verschmutzung geschützt. Einstiegsleisten für die Schweller gibt es aber nicht. Der Motorraum ist von unten geschlossen - bis zur Hinterachse sind am Unterboden Verkleidungen angebracht. Dadurch kann kaum Schmutz oder Spritzwasser in den Motorraum dringen und es werden Luftverwirbelungen und Geräuschemissionen gesenkt. Die Motorhaube lässt sich einfach öffnen und wird mittels Gasdruckfeder offen gehalten. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Besonders gut: Die Schiebetür lässt sich bei offenem Tankdeckel nicht öffnen, wodurch eine Kollision beim Tankvorgang verhindert wird.

- Weder Stoßfänger noch die Türen sind bei kleinen Parkremplern oder unvorsichtig geöffneter Türen gegen Beschädigungen geschützt. Der Tankstutzen hat keinen Fehlbetankungsschutz, wodurch versehentlich Benzin anstatt Diesel eingefüllt werden kann und somit teure Folge Reparaturen entstehen können.

Vor allem die große Reichweite und die guten Zuladungsmöglichkeiten verhelfen dem Sharan zu einer sehr guten Alltagstauglichkeit. Der Van ist serienmäßig mit Conti-Seal-Reifen ausgestattet. Sie sorgen auch bei eingefahrenen Nägeln oder anderen spitzen Gegenständen für uneingeschränkte und anhaltende Mobilität, ohne den Reifen wechseln zu müssen. Zumindest verspricht das der Hersteller des Reifens. Langzeiterfahrungen liegen noch nicht vor.

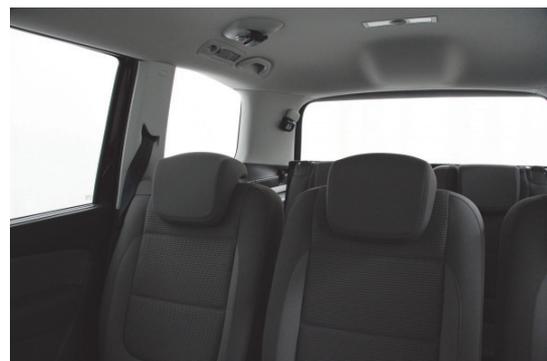
+ Der Sharan bietet serienmäßig fünf vollwertige Sitzplätze. Optional kann man eine dritte Sitzreihe mit zwei Notsitzen ordern. Zudem besteht die Möglichkeit, den Van als Sechssitzer zu bestellen. Mit einer Tankfüllung (70 l) sind Reichweiten von rund 1.125 Kilometer möglich (EcoTest Verbrauch als Basis). Auf der in dieser Ausstattung serienmäßigen Dachreling können bis zu 100 kg Gepäck transportiert werden. Die maximale tatsächliche Zuladung beträgt beim Testwagen (mit optionaler dritter Sitzreihe) sehr gute 640 kg. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt bei Fahrzeugen mit dritter Sitzreihe stolze 2.540 kg (Fünfsitzer: 2.410 kg). Nichts vormachen kann man dem Sharan bei der maximalen Anhängelast. Diese beträgt gute 2.200 kg (gebremst bei 12% Steigung). Ungebremste Anhänger sind bis 750 kg zulässig. Die zulässige Stützlast liegt bei hohen 100 kg.

- Durch die große Karosserie zeigt sich der Sharan im Stadtverkehr unhandlich. Ein Reserverad ist nicht erhältlich, deshalb hat sich VW auch gleich den Wagenheber im Fahrzeug gespart. Ärgerlich für Personen, die zum Beispiel die Sommer-/Winterräder selbst wechseln möchten.

Obwohl der Sharan mit einer Länge von 4,85 m nicht zu den kompaktesten Modellen gehört, kann er durch seine verhältnismäßig gute Übersichtlichkeit punkten. Nur durchschnittlich schneidet der Van dagegen bei der Rundumsichtmessung ab. Die A-Säulen behindern die Sicht nur wenig. Störend sind dagegen die sehr breiten B-Säulen. Auch nach schräg hinten hat man keine besonders gute Rundumsicht. Während die versenkbaren Kopfstützen kaum die Sicht beeinträchtigen, verdecken die breiten C-Säulen doch einen erheblichen Sichtbereich.

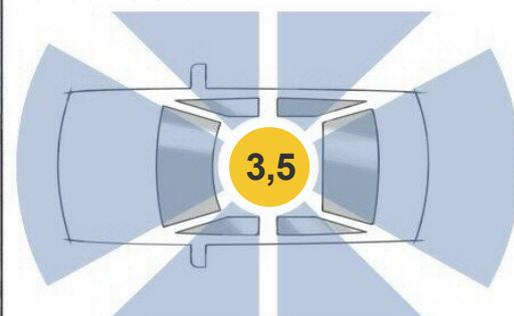
⊕ Das Heck lässt sich dank der steil stehenden und großen Heckscheibe gut abschätzen, vorne stört allerdings die stark abfallende und nicht einsehbare Motorhaube. Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können dadurch aber gut erkannt werden. Der Fahrer hat durch die erhöhte Sitzposition einen guten Überblick auf den Verkehr. Die Außenspiegel sind groß und serienmäßig beheizbar. Der linke Spiegel ist asphärisch gestaltet, sodass der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt. Für die serienmäßigen Halogenscheinwerfer gibt es auf Wunsch den Fernlichtassistenten "Light Assist", der je nach Verkehrssituation automatisch das Fernlicht auf- und abblendet. Gegen Aufpreis gibt es Nebelscheinwerfer inklusive Abbiegelicht. Optional kann man das im Testwagen verbaute "Active Lighting System" ordern. Das System beinhaltet Bixenon-Scheinwerfer samt dynamischem Kurvenlicht, die die Fahrbahn gut ausleuchten. Darin enthalten ist auch der "Dynamic Light Assist". Dieser erkennt vorausfahrende und entgegenkommende Fahrzeuge und blendet nur die Bereiche des Fernlichts ab, die den umliegenden Verkehr blenden würden. Dadurch wird weitgehend eine optimale Fahrbahnausleuchtung garantiert. Das Active Lighting System funktioniert in der Praxis hervorragend und stellt eine deutliche Sichtverbesserung dar, ist aber leider sehr teuer. Um das Einparken zu erleichtern, gibt es neben Einparksensoren auch eine Rückfahrkamera. Wer es ganz komfortabel möchte, kann auf einen Parklenkassistenten zurückgreifen. Dieser vermisst während der Vorbeifahrt die seitlichen Parklücken und zeigt dem Fahrer geeignete Lücken an. Auf Knopfdruck lenkt der Van dann selbsttätig in die Lücke - es muss nur noch Gas, Kupplung und Bremse bedient werden. Das System funktioniert auch bei engen Parklücken recht gut und stellt eine echte Erleichterung für Personen dar, die Probleme beim Abschätzen einer Parklücke oder beim Einfahren in eine Parklücke haben.

⊖ Niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Fensterunterkante schlecht zu erkennen. Die Scheibenwischerwirkung ist nur zufriedenstellend. Der rechte Wischer ist sehr klein, wodurch am rechten Scheibenrand ein großer Bereich ungewischt bleibt. Der Innenspiegel wurde zum Facelift abgeändert und fällt nun deutlich kleiner aus. Das Sichtfeld nach hinten ist so deutlich eingeschränkt. Der Spiegel blendet zwar bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (Serie beim Comfortline), die Funktion kann nun aber nicht mehr abgeschaltet werden. Automatisch abblendende Außenspiegel sind für den Sharan nicht erhältlich.

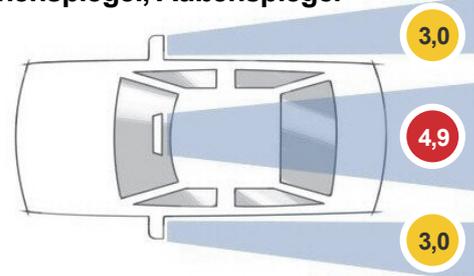


Versenkbare Kopfstützen und relativ schmale Dachsäulen erleichtern die Sicht nach hinten.

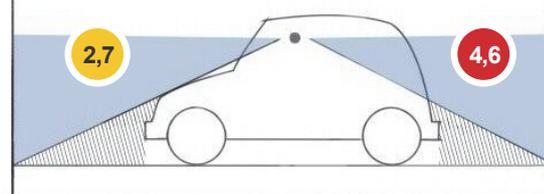
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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 Fahrzeug erkennt.

1,7 Ein-/Ausstieg

⊕ Dank der guten Sitzhöhe und den großen Türen steigt man bequem ein und aus. Nur der hohe und breite Schweller stört etwas. Kopffreiheit bietet das hohe Dach ausreichend. Auch hinten ist ein sehr bequemer Zustieg möglich, da die Schiebetüren einen riesigen Einstiegsbereich freigeben und auch in engen Parklücken problemlos geöffnet werden können. Gegen Aufpreis lassen sich die Schiebetüren elektrisch öffnen und schließen (nicht im Testwagen). Selbst der Zustieg zur dritten Sitzreihe funktioniert ordentlich. Mit der Fernbedienung der Zentralverriegelung lassen sich auch die elektrischen Schiebetüren und die gegen Aufpreis lieferbare elektrische Heckklappe betätigen. Ein schlüsselloses Zugangssystem gibt es gegen Aufpreis (im Testwagen). Die Türaufhalter sind kräftig genug dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten. Auch die Schiebetüren sind fest arretiert und fallen nicht versehentlich zu. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden, auch für Personen in der optionalen dritten Sitzreihe. Einen zusätzlichen Haltegriff am Dachpfosten auf der Beifahrerseite gibt es optional. Die Scheinwerfer beleuchten beim Verlassen des Fahrzeug noch für kurze Zeit den Weg, zusätzlich ist eine Umfeldbeleuchtung vorhanden.

1,1 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum des Sharan fällt äußerst großzügig aus. Mit versenkter dritter Sitzreihe stehen 630 l zur Verfügung (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Abdeckung und belädt bis zum Dach, finden 1.135 l Platz. Dann lassen sich bis zu 21 handelsübliche Getränkekisten im Kofferraum stapeln. Bei umgeklappten Sitzen erhöht sich das Volumen auf 1.120 l (gemessen bis Fensterunterkante). Nutzt man das komplette Volumen und belädt bis zum Dach, dann stehen rund 2.190 Liter zur Verfügung.

⊖ Mit aufgerichteter dritter Sitzreihe können nur noch magere 235 Liter zugeladen werden.



Das Kofferraumvolumen bei fünf Sitzplätzen ist mit 630 Liter absolut familientauglich. Stellt man jedoch die dritte Sitzreihe auf, verbleiben gerade noch 235 l Platz für das Gepäck.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Der Kofferraum ist praktisch aufgebaut und hervorragend zu beladen. Die elektrische Heckklappenbetätigung sorgt für komfortables Öffnen und Schließen der Klappe auf Knopfdruck, kostet aber leider saftigen Aufpreis. Unter der geöffneten Klappe können auch Personen bis knapp 1,90 Meter aufrecht stehen. Insgesamt überzeugt der Sharan durch eine große Heckklappenöffnung und mit einem sehr gut nutzbaren Kofferraumformat. Die Ladekante liegt mit 65 cm nicht zu hoch über der Fahrbahn. Da der Sharan mit optionaler dritter Sitzreihe ausgestattet war, stört beim Ausladen keine Kante, die überwunden werden muss (dritte Sitzreihe versenkt). Klappt man die beiden hinteren Sitzreihen um, so entsteht (im Gegensatz zum Fünfsitzer) eine ebene Ladefläche. Der Kofferraum ist bei Dunkelheit gut ausgeleuchtet.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Sharan bietet eine gute Kofferraum-Variabilität. Die Rücksitze der zweiten Reihe lassen sich einzeln umklappen. Der Klappmechanismus lässt sich mit einem Handgriff und kaum Kraftaufwand betätigen. Die Sitzfläche muss dabei nicht extra geklappt werden, da sie beim Umlegen der Lehne automatisch ein Stück abgesenkt wird. Leider lassen sich die Sitze nicht komplett ausbauen. Für kleine Gegenstände sind Ablagen und Befestigungshaken vorhanden.

Gegen Aufpreis gibt es ein Gepäckraum-Paket, mit Spanngurten und Netzen, die an flexiblen Schienen im Kofferraum fixiert werden können. Ein Gepäckraum-Trennnetz ist optional erhältlich (nicht im Testwagen).

– Der Gurt für den Mittelsitz der zweiten Reihe ist am Dachhimmel angebracht und muss umständlich ausgehängt werden, wenn man den Sitz umklappen möchte.

1,5 INNENRAUM

1,7 Bedienung

Das Cockpit des Sharan wurde zum Facelift nur im Detail überarbeitet. Neben modifizierten Lenkradtasten findet man auch ein neues Infotainmentsystem an Bord. Neu sind einige Komfortsysteme, wie die adaptive Geschwindigkeitsregelung. Das insgesamt ergonomisch und logisch angeordnete Bediensystem gibt kaum Rätsel auf und sorgt schon nach kurzer Zeit für einen hohen Bedienkomfort. Etwas länger dauert es, bis man mit dem umfangreichen Bordmenü und der Vielzahl an Einstellmöglichkeiten zurechtkommt.

+ Sowohl das in Höhe und Neigung einstellbare Lenkrad als auch die gut angeordneten Pedale (mit stehendem Gaspedal) gefallen. Der Wählhebel ist dagegen verhältnismäßig tief angeordnet und dadurch je nach Sitzeinstellung nur zufriedenstellend erreichbar. Der Startknopf des optionalen schlüssellosen Zugangssystems ist gut platziert und beleuchtet. Der beleuchtete Lichtschalter ist gut erreichbar und sinnfölig zu bedienen. Durch Ziehen am Schalter werden die Nebelleuchten aktiviert. Licht- und Regensensor sind Serie, einen Fernlichtassistenten gibt es gegen Aufpreis. Der optionale Tempomat ist sehr gut bedienbar und zeigt die vorgewählte Geschwindigkeit im Multifunktionsdisplay an. Zudem gibt es nun ein ACC-System (regelt bis 160 km/h). Die Bedienelemente der Klimaautomatik (Aufpreis) sind in guter Höhe angeordnet und einfach zu handhaben. Lediglich die schwache Rasterung der Temperatureinstellröder stört. Die Heckscheibenheizung schaltet nach gewisser Betriebsdauer automatisch ab und verschwendet somit nicht unnötig Energie. Das Radio liegt in optimaler Höhe, direkt im Sichtfeld des Fahrers. Dadurch lässt es sich auch während der Fahrt gut bedienen. Das im Testwagen verbaute Navigation- und Radiosystem (Discover Media) ist dank Touchscreen sehr gut und logisch einstellbar. Alle Schalter sind optimal beleuchtet, auch die Innenbeleuchtung ist sehr hell, es gibt sowohl vorne als auch hinten Leseleuchten. Bei geöffneten Türen oder Klappen (auch Motorhaube) wird dies dem Fahrer auf dem Multifunktionsdisplay angezeigt. Das Angebot an Ablagemöglichkeiten fällt großzügig aus. Es gibt sowohl große Türfächer mit Flaschenhaltern, als auch Lehnentaschen und kleine ausklappbare Tische an den Rückseiten der Vordersitze. Zudem findet man am Dachhimmel einige Klappfächer. Die Fensterheber sind vorn wie hinten mit einem Einklemmschutz ausgerüstet.

– Es fehlen gut sichtbare Kontrollleuchten für das Fahrlicht und die Nebelscheinwerfer. Die Leuchten sind sehr ungünstig im Lichtschalter untergebracht. Das Handschuhfach ist zwar klimatisiert und beleuchtet, fällt aber gerade für einen Van viel zu klein aus. Alleine mit der Bedienungsanleitung ist das Handschuhfach schon gefüllt. Auf den vorderen Plätzen können angeschnallte Passagiere voll geöffnete Türen kaum erreichen. Der Gurt des Mittelsitzes der zweiten Reihe ist am Dach angebracht, was das Anschnallen erschweren kann.



Der Sharan präsentiert sich im von VW gewohnt nüchternen Innenraumdesign. Verarbeitungsqualität und Funktionalität vermitteln einen ordentlichen und guten Eindruck.

1,3 Raumangebot vorne*

+ Das Raumangebot vorn ist großzügig bemessen. Während die Beinfreiheit für maximal 1,95 m große Personen ausreichend ist, fällt die Kopffreiheit enorm aus. Dank der großen Fensterflächen und der üppigen Innenbreite wird ein sehr gutes subjektives Raumgefühl erreicht.

1,4 Raumangebot hinten*

+ Auch hinten fühlen sich die Insassen nicht beengt. Ist der Fahrersitz für 1,85 m große Personen eingestellt, finden immer noch große Personen mit fast zwei Metern genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit ist hinten zwar nicht ganz so üppig wie vorn, reicht aber trotzdem für gut 1,90 m große Personen. Dank des breiten Innenraums sitzen auch drei Erwachsene nicht beengt. Selbst in der dritten Reihe können erwachsene Personen bequem Platz nehmen und dort auch auf mittellangen Strecken ordentlich sitzen.



Die Schiebetüren bereiten einen leichten Zutrieb zu den hinteren Sitzplätzen. Personen bis 1,90 m Körpergröße finden auf der mittleren Sitzreihe bequem Platz. Auch auf den hinteren Fond-Sitzplätzen sitzen Erwachsene noch recht ordentlich.

2,5 Innenraum-Variabilität

+ Die Innenraum-Variabilität fällt dank verschiebbarer Einzelsitze in der zweiten Reihe gut aus. Hervorzuheben ist, dass zwischen einer fünf-, sechs- oder siebensitzigen Variante entschieden werden kann.

2,2 KOMFORT

2,0 Federung

+ Gegen Aufpreis ist für den VW Sharan ein adaptives Fahrwerk (DCC) erhältlich, das sich in drei Stufen (Comfort, Normal, Sport) einstellen lässt. Das im Testwagen verbaute DCC zeigt im Normal-Modus einen ausgewogenen Federungskomfort. Die Aufbaubewegungen sind selbst beim Durchfahren von langen Bodenwellen mit Autobahngeschwindigkeit gering. Aber auch kurze Bodenwellen oder Einzelhindernisse wie Querfugen oder Kanaldeckel schluckt das Fahrwerk überraschend gut. Eine Stuckerneigung bei welliger Fahrbahn konnte nicht festgestellt werden. Wer das Ganze noch einen Tick komfortabler mag, kann den Comfort-Modus aktivieren. Das Ansprechen der Federung auf harte Einzelhindernisse ist dann etwas weicher, wobei der Unterschied zum Normal-Modus recht gering ausfällt. Einen deutlicheren Sprung beim Komfortverhalten spürt man, wenn man von Normal auf Sport wechselt. Dann wird auch die Lenkunterstützung zurückgenommen, was zusammen mit den straffer eingestellten Dämpfern für ein agileres Fahrverhalten und bessere Rückmeldung für den Fahrer sorgt. Komforteinbußen muss man dann aber in Kauf nehmen. Insgesamt fällt die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven für eine Großraumlimousine akzeptabel aus. Im Sport-Modus nimmt die Seitenneigung bei Kurvenfahrt spürbar ab. Neben dem adaptiven Dämpfersystem kann optional auch ein strafferes Sportfahrwerk mit 15 mm Tieferlegung oder eine Niveauregulierung für die Hinterachse bestellt werden.

2,3 Sitze

Neben den Standardsitzen gibt es für den Sharan Sport-Komfortsitze, die neben einer elektrischen 12-Wege-Einstellung auch eine Massagefunktion beinhalten (nicht im Testwagen).

⊕ Die Standardsitze lassen sich beim Comfortline beide über einen weiten Bereich in der Höhe einstellen. Man findet schnell eine angenehme Sitzposition. Die gut konturierten Sitzflächen der Vordersitze und der akzeptable Seitenhalt sorgen insgesamt für einen guten Sitzkomfort. Die Unterstützung im Rückenbereich ist gut. Für den Fahrer gibt es eine in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Der Sitzkomfort auf den hinteren Einzelsitzen ist zwar nicht ganz so komfortabel wie vorn, es gibt aber dank der einstellbaren Lehnenneigung und den gut konturierten Lehnen kaum Anlass zur Kritik. Lediglich die etwas zu kurzen Sitzflächen sorgen für eine etwas geringe Oberschenkelunterstützung. Der Abstand der Sitze zum Boden ist dagegen recht angenehm. Wenn auch der Sitzkomfort in der dritten Reihe weiter abnimmt, die versenkbaren Sitze gehören zum Bequemsten, was im Heck von Vans angeboten wird.

1,7 Innengeräusch

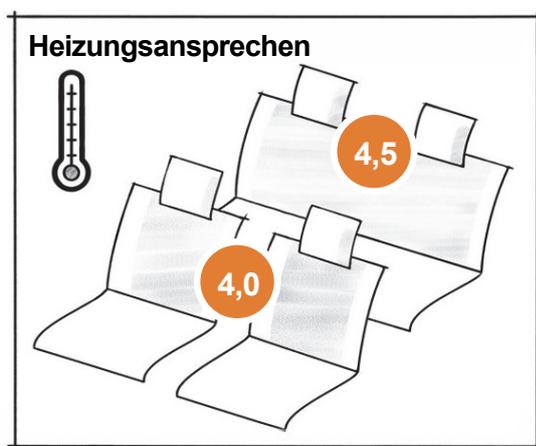
⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum fällt selbst bei Autobahngeschwindigkeit gering aus. Der gemessene Pegel bei 130 km/h liegt bei 66,5 dB(A). Besonders gering fallen die Fahrgeräusche aus, weder Abrollgeräusche der Reifen noch Poltergeräusche vom Fahrwerk beim Überfahren von groben Schlaglöchern dringen zu den Insassen durch. Auch der Motor zeigt sich kaum präsent. Lediglich die Windgeräusche steigen bei sehr hohen Geschwindigkeiten deutlich an.

2,5 Klimatisierung

Wird der Sharan mit der optionalen dritten Sitzreihe bestellt, ist die Drei-Zonen-Klimaautomatik "Climatronic" serienmäßig an Bord.

⊕ Die Temperatur kann für Fahrer, Beifahrer und die hinten Sitzenden separat eingestellt werden. Die Luftverteilung ist individuell einstellbar, für Fahrer und Beifahrer aber nur zusammen. Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum.

⊖ Wenig rühmend ist die Heizleistung. Schon vorn dauert es lange, bis es bei niedrigen Außentemperaturen warm wird. Noch länger gedulden müssen sich die Fondinsassen.



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

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen*

Der 2,0-Liter-TDI-Motor leistet in der getesteten Variante 150 PS und besitzt ein hohes maximales Drehmoment von 340 Nm. Der Motor reicht zwar, um im Verkehr mitzuschwimmen, vor allem auf der Autobahn wirkt der Diesel mit dem 1,9 t schweren Van aber schnell überfordert. Überholmanöver können in akzeptabler Zeit durchgeführt werden. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h vergehen bei Kickdown 7,4 s.

2,5

Laufkultur

⊕ Insgesamt kann man mit der Laufkultur des Diesel-Motors zufrieden sein. Der Motor ist mit zwei Ausgleichswellen ausgestattet und gut vom Innenraum abgeschottet. Dadurch dringen nur geringe Vibrationen bis zu den Insassen durch. Nur bei sehr hohen Drehzahlen neigt der Motor zum Dröhnen.

1,8

Schaltung

⊕ Das Doppelkupplungsgetriebe (DSG) sorgt dank schneller und weitgehend ruckfreier Schaltvorgänge für einen guten Schaltkomfort. Dennoch kann das DSG nicht immer völlig überzeugen. Gelegentlich dauert es, bis bei Leistungsabforderung der richtige Gang gefunden ist. Oft fährt man dann mit unverhältnismäßig hohen Drehzahlen. Hier kann der Fahrer eingreifen und die Gangwechsel manuell vollziehen - am Wählhebel oder an den Schaltwippen am Lenkrad. Die Gangwechsel werden sehr schnell vollzogen. Die Bedienung des Wählhebel ist insgesamt gut, oftmals schaltet man aber versehentlich in die Stufe S (Sportmodus) anstatt den D-Modus zu wählen. Die Auto-Hold-Funktion hindert das Fahrzeug am Wegrollen, wenn zum Beispiel am Berg angehalten werden muss. Dadurch wird gleichzeitig auch das Anfahren erleichtert. Die Kriechfunktion setzt spontan ein, wenn man von der Bremse geht, lässt sich aber nicht ganz so fein dosieren. Ein Start-Stopp-System ist Serie.

2,3

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-DSG gehen in Ordnung, durch die große Spreizung der Gänge sind aber häufige Gangwechsel nötig, was nicht zum komfortablen Grundcharakter des Vans passt. Der sechste Gang ist sehr lang übersetzt und eigentlich eher als Schongang ausgelegt. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor im größten Gang mit nur 2.200 1/min.

2,5

FAHREIGENSCHAFTEN

2,7

Fahrstabilität

Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Van gerade noch zufriedenstellend ab. Er lenkt zwar gut an, beim Zurücklenken in die Ausfahrgasse untersteuert das Fahrzeug jedoch enorm und ist dann auch kurzzeitig nicht mehr lenkbar. Es besteht aber weder Schleuder- noch Kippgefahr.

⊕ Das Fahrzeug reagiert gutmütig auf einen plötzlichen Lenkimpuls und bleibt stets problemlos beherrschbar. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen den Sharan nicht aus der Ruhe. Der Geradeauslauf ist gut, es sind nur geringe Lenkkorrekturen notwendig. Die Traktionskontrolle greift bei durchdrehenden Vorderrädern früh und effizient ein - zusätzlich ist eine elektronische Differenzialsperre (EDS) serienmäßig an Bord. Als Erweiterung dazu kann man die elektronische Differenzialsperre XDS ordern.

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.

Wird bei schneller Kurvenfahrt das kurveninnere Vorderrad entlastet und droht durchzudrehen, wird ein leichter Bremsdruck aufgebaut und das Rad am Durchdrehen gehindert. Die Untersteuerneigung wird so verringert. Das Kurvenverhalten ist zwar nicht besonders sportlich, aber gut kontrollierbar ausgelegt. Lastwechselreaktionen treten kaum auf.

2,9 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage zufriedenstellend an und besitzt eine gute Mittenzentrierung. Beide Achsen bauen zügig und kräftig Seitenführung auf. Das Lenkgefühl bei schnell durchfahrenen Kurven und die Zielgenauigkeiten stellen absolut zufrieden. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren gering.

⊖ Der Wendekreis fällt mit knapp 12,5 m selbst für ein Fahrzeug in dieser Klasse zu groß aus.

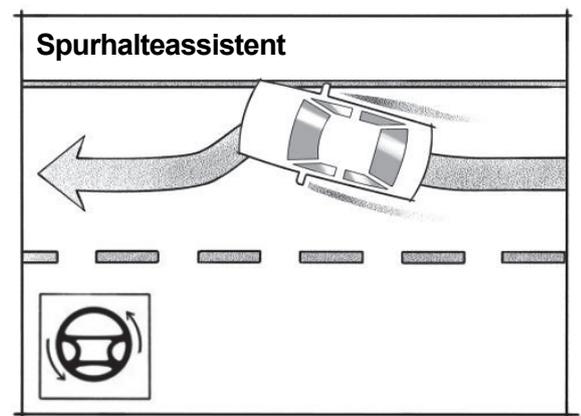
2,0 Bremse

⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt durchschnittliche 36,0 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental Conti Premium Contact 2 in der Größe 225/50 R17 98H). Die Bremsanlage zeigt sich dabei frei von Fading und ist sehr standfest. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit sind sehr gut. Beim Bremsen in einer Kurve untersteuert das Fahrzeug recht stark, hält aber zufriedenstellend die Spur.

1,5 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Serienmäßig findet man neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt. Serie ist auch eine Müdigkeitserkennung, die das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und den Fahrer bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt. Optional gibt es helle Bixenon-Scheinwerfer inklusive Kurvenlichtfunktion. Abbiegelicht ist optional erhältlich. Gegen Aufpreis gibt es einen normalen Fernlichtassistenten, der bei vorausfahrenden und entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht ab- und wieder aufblendet oder einen dynamischen Fernlichtassistenten. Dieser blendet immer nur die Teile des Fernlichts ab, die andere Verkehrsteilnehmer blenden würden. Dadurch erhält man stets eine optimale Fahrbahnausleuchtung. Das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion ist optional an Bord. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine gut sichtbare Kollisionswarnung.

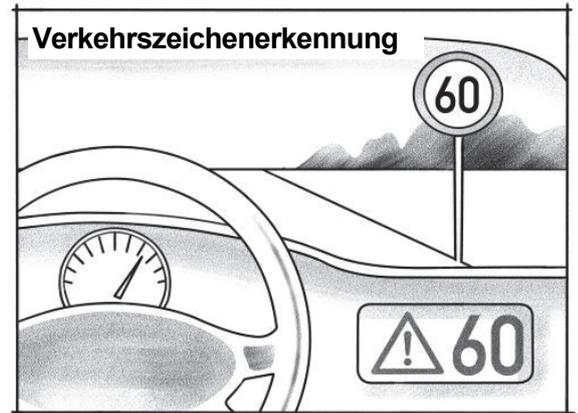


Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

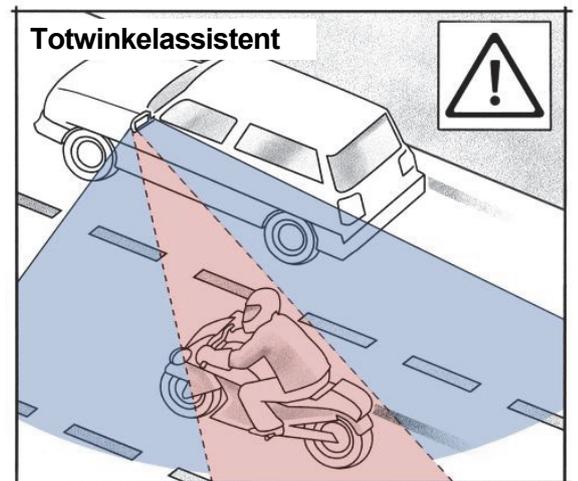
Reagiert er nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck so stark erhöht wird, dass eine Kollision vermieden werden kann. Der gegen Aufpreis erhältliche Spurhalteassistent Lane Assist erfasst über eine Kamera die Fahrspuren. Droht das Fahrzeug die Fahrspur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen, lenkt der Lane Assist automatisch leicht in die Fahrbahnmitte zurück. Ordert man die Verkehrszeichenerkennung, werden dem Fahrer über Navigationsdaten und Erkennung von Verkehrsschildern mittels Kamera Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Überholverbote im Multifunktionsdisplay angezeigt. Ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich ist ein Spurwechselassistent. Dieser erkennt Fahrzeuge die sich auf der Nachbarspur schnell von hinten nähern oder sich im toten Winkel des Fahrzeugs befinden. Der Fahrer erhält eine gut sichtbare Warnung. Zusätzlich unterstützt das System beim rückwärts Ausparken und warnt den Fahrer, wenn sich Querverkehr nähert. Die nun serienmäßigen LED-Rückleuchten sind von anderen Verkehrsteilnehmern besonders gut zu erkennen. Bei einer Notbremsung blinkt zunächst das Bremslicht und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Rückleuchten in den Türverkleidungen machen den nachfolgenden Verkehr bei Nacht auf geöffnete Türen aufmerksam.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der VW Sharan ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Zudem gibt es auf der Fahrerseite einen Knieairbag. Optional können Seitenairbags hinten geordert werden. Wählt man die zusätzlichen Airbags, sind die Gurte der äußeren hinteren Sitzplätze zudem mit Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer ausgestattet, ansonsten findet man Gurtstraffer und -begrenzer nur auf den beiden Vordersitzen. Insgesamt erreicht der Sharan ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis beim ADAC Crashtest (Stand: 11/2010). Für die Insassensicherheit kann der Van 96 % der möglichen Punkte einfahren. Der Sharan ist nun serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Nach einem Unfall wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis 1,90 m hoch genug, der Abstand zum Kopf ist gering, dadurch können die Kopfstützen bei einem Heckaufprall optimal wirken. Für die beiden vorderen Insassen gibt es Gurtwarner.



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.



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.



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

– Eine Anzeige des Anschnallstatus der hinten Sitzenden muss optional geordert werden - das ist bei einem Familienvan absolut unverständlich. Der Kopfstützenabstand der hinteren Kopfstützen ist zwar recht gering, jedoch reichen die Kopfstützen im Fond nur für kleine Personen bis 1,70 m.

1,1 Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der Sharan im Bereich Kindersicherheit 80 % der möglichen Punkte. Kindersitze lassen sich auf allen hinteren Sitzplätzen und auf dem Beifahrersitz sehr einfach und stabil befestigen. Alle hinteren Sitze sind mit Isofix inklusive Ankerhaken ausgestattet. Die Beifahrerairbags lassen sich mittels eines Schlüsselschalters deaktivieren, dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze transportiert werden. Alle Fenster besitzen einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz, der früh eingreift und dadurch Verletzungen verhindert. Die Montage hoher Kindersitze ist problemlos möglich. Der Hersteller erlaubt auf allen Plätzen die Verwendung universeller Kindersitze aller Klassen. Optional können im Fond integrierte Kindersitze auf den Außensitzen geordert werden. Die Kindersicherung für die Fondtüren kann vom Fahrerplatz aus auf Tastendruck für beide Türen separat aktiviert werden.

3,3 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erreicht der Sharan im Bereich Fußgängerschutz nur 46 % der möglichen Punkte. Vor allem der vordere und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind sehr aggressiv gestaltet und bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

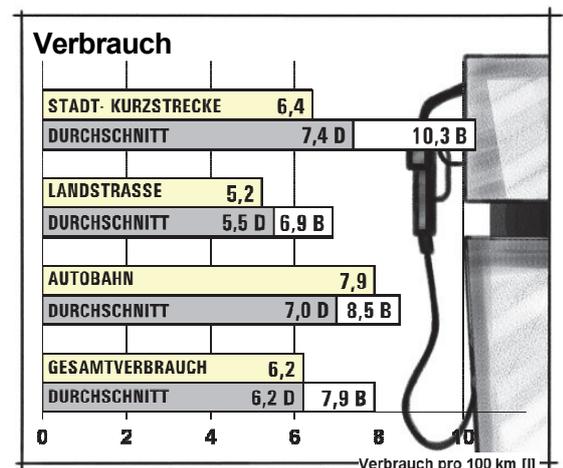
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch kann der Sharan 2.0 TDI DSG nicht ganz überzeugen. Im ADAC EcoTest wurde ein Durchschnittsverbrauch von 6,2 l/100 km ermittelt. Damit verbunden ist eine kalkulierte CO2-Bilanz von 198 Gramm pro Kilometer. In der Stadt liegt der Verbrauch bei 6,4 l/100 km, außerorts bei 5,2 l/100 km und auf der Autobahn bei 7,9 l/100 km. Im CO2-Kapitel des EcoTest erhält das Fahrzeug 23 Punkte.

1,0 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen sehr niedrig aus. Der Sharan ist zur Einhaltung der Abgasnorm Euro6 mit einem SCR-System samt AdBlue-Einspritzung ausgestattet. Damit fallen auch außerhalb des Zulassungszyklus die NOx-Werte gering aus. So kann das Fahrzeug mit den vollen 50 Punkten im Bereich Schadstoffe glänzen. Zusammen mit den CO2-Punkten kommt der Sharan 2.0 TDI auf 73 Punkte im ADAC EcoTest, was für vier Sterne reicht.



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

4,1

AUTOKOSTEN

2,8

Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Auch wenn sich der VW mit relativ günstigem Dieselmotorkraftstoff begnügt, treibt der erhöhte Kraftstoffverbrauch die Betriebskosten nach oben.

5,2

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.500 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren eine Inspektion mit Ölwechsel fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr oder alle 60.000 Kilometer, muss eine Inspektion mit erweitertem Umfang durchgeführt werden. Der Zahnriemen muss nur alle 210.000 km ersetzt werden.

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

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

3,1

Wertstabilität*

Für den VW Sharan kann ein durchschnittlicher Restwertverlauf erwartet werden.

5,4

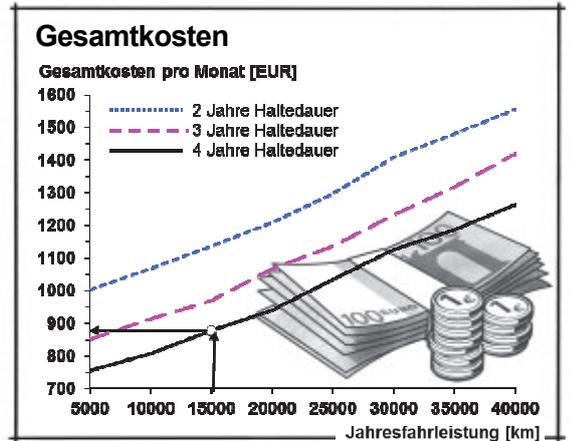
Kosten für Anschaffung*

⊖ Für die getestete Variante verlangt VW stolze 39.600 Euro. Die Comfortline-Ausstattung beinhaltet zwar die wichtigsten Extras, vor allem aktive Sicherheit lässt VW aber teuer bezahlen. So gut wie alle Assistenzsysteme kosten Aufpreis.

4,3

Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten fallen hoch aus. Neben der hohen Kfz-Steuer (272 Euro pro Jahr) muss man auch für die Versicherung tief in die Tasche greifen. Besonders teuer ist die Haftpflichtversicherung des Familienvans (KH: 21). Aber auch in der Teil- und Vollkaskoversicherung ist das Fahrzeug nicht gerade günstig eingestuft (TK: 23; VK: 22).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 878 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,0

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die monatlichen Gesamtkosten fallen für den Sharan 2.0 TDI Comfortline DSG im Klassenvergleich hoch aus. Wirklich günstig ist der Van in keiner Einzelkategorie. Vor allem der hohe Anschaffungspreis und der damit verbundene tatsächliche Wertverlust treiben die Kosten nach oben.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI BMT	2.0 TSI BMT DSG	2.0 TDI SCR BMT	2.0 TDI SCR BMT	2.0 TDI SCR BMT
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	162 (220)	85 (115)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	250/1500	350/1500	280/1750	340/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	9,9	7,8	12,6	10,3	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	226	184	200	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,4 S	7,2 S	5,0 D	5,0 D	5,3 D
CO2 [g/km]	148	167	130	130	138
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/22/17	18/24/21	21/22/23	21/22/23	21/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	134	184	260	260	276
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	824	952	803	812	857
Preis [Euro]	32.000	40.175	33.475	34.950	39.250

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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 Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1968 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3500 1/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	CS215/60R16
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,45/12,3 m
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,4/5,2/7,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	136 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	198 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4854/1904/1720 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2080 mm
Leergewicht/Zuladung	1900 kg/640 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	630 l/1120 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1125 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	105 Euro
Monatliche Werkstattkosten	87 Euro
Monatliche Fixkosten	133 Euro
Monatlicher Wertverlust	553 Euro
Monatliche Gesamtkosten	878 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/22/23
Grundpreis	39.600 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

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.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	190 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	680 Euro°
Automatikgetriebe (DSG)	2.225 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle (DCC)	1.150 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Light-Assist)	155 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Active Lighting System)	1.965 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	405 Euro°
Spurassistent (inkl. Totwinkelassistent)	985 Euro°
Tempomat	250 Euro°
Totwinkelassistent	420 Euro°
Xenonlicht (Active Lighting System)	1.965 Euro°

INNEN

3. Sitzreihe	1.660 Euro°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/395 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	785 Euro°
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	880 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	925 Euro
Lackierung Metallic	665 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.230 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen