



VW Sharan 2.0 TDI BMT Highline (DPF)

Fünftürige Großraumlimousine der Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Nach über 15 Jahren Bauzeit wurde der Nachfolger des VW Sharan sehnsüchtig erwartet. Und mit dem komplett neu entwickelten Modell ist VW ein großer Wurf gelungen. Nicht nur das der Familienvan noch üppigere Platzverhältnisse bietet, auch Verarbeitung und Bedienkomfort liegen auf hohem Niveau. Die hinteren Schiebetüren sorgen für bequemes Ein- und Aussteigen. Bei der Variabilität hat der Sharan zwar gegenüber dem Vorgänger etwas eingebüßt, da die Einzelsitze nicht mehr ausbaubar sind, er ist aber als Fünf-, Sechs- oder Siebensitzer lieferbar. Das sehr komfortable adaptive Fahrwerk (DCC, Aufpreis) und der geringe Geräuschpegel im Innenraum sorgen für guten Komfort. Wäre da nicht die sehr schwache Heizung, welche im Winter kaum in der Lage ist, für angenehme Temperaturen zu sorgen. Der 2,0 TDI Motor mit 140 PS passt sehr gut zum Fahrzeug und zeigt sich dabei recht sparsam - es werden klar vier Sterne beim EcoTest erreicht. Insgesamt ein gelungenes Fahrzeug mit kaum Schwächen zu einem recht hohen Preis. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Citroen C8, Ford Galaxy, Peugeot 807, Renault Espace, Seat Alhambra

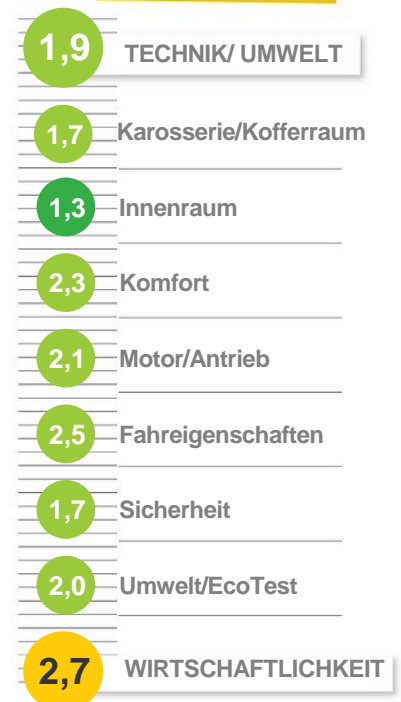
+ sehr gute Verarbeitung, großer Kofferraum, bequemer Ein- und Ausstieg, sehr gute Platzverhältnisse, komfortable Federung, leiser Innenraum, niedriger Verbrauch

- sehr schlechte Heizung, großer Wendekreis, teuer in der Anschaffung

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL



Der Sharan ist serienmäßig mit innovativen Conti-Seal-Reifen ausgestattet. Sie sorgen auch bei eingefahrenen Nägeln oder anderen spitzen Gegenständen für uneingeschränkte und anhaltende Mobilität ohne den Reifen zu wechseln. Zumindest verspricht das der Hersteller des Reifens. Langzeiterfahrungen liegen noch nicht vor.

⊕ Der VW Sharan überzeugt durch seine hervorragende Verarbeitung bis ins Detail. Schmale und gleichmäßig verlaufende Spaltmaße, leicht schließende Türen und sauber geschweißte Karosserieteile vermitteln einen hochwertigen Eindruck. Das positive Erscheinungsbild setzt sich auch im Innenraum fort. Hier trifft man auf einen soliden und haptisch angenehmen Materialmix. Die Ausstattungsvariante Highline bietet Alcantara bezogene Sitzflächen, Lederlenkrad und Titansilber-farbene Dekoreinlagen. Die Türschweller sind von außen gut abgedichtet und gegen Verschmutzung geschützt. Der Motorraum ist von unten geschlossen und weitgehend glattflächig. Dadurch kann kein Schmutz oder Spritzwasser in den Motorraum dringen und es werden Luftverwirbelungen und Geräuschemissionen gesenkt. Auf dem Dach können auf einer stabilen Dachreling (Serie beim Comfortline und Highline) bis zu 100 kg Gepäck transportiert werden. Die maximale tatsächliche Zuladung beträgt für einen Fünfsitzer gute 480 kg. Wählt man die aufpreispflichtigen Sitze in der dritte Reihe, wird das zulässige Gesamtgewicht und damit auch die maximale Zuladung entsprechend erhöht. Nicht vormachen kann man dem Sharan bei der maximalen Anhängelast. Diese beträgt gute 2.200 kg (gebremst bei 12% Steigung). Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Besonders gut: Die Schiebetüre lässt sich bei offenem Tankdeckel nicht öffnen, dadurch können Beschädigungen vermieden werden, da die Schiebetüre nicht mit dem offenen Tankdeckel kollidieren kann.

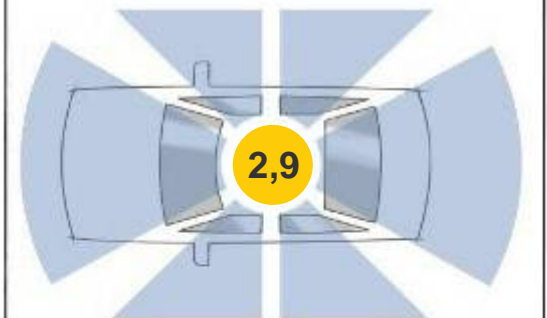
⊖ Während der Vorgänger noch mit Stoßleisten bestückt war, wurde diese beim neuen Modell komplett gestrichen. Weder Stoßfänger noch die Türen sind bei kleinen Parkremplern oder unvorsichtig geöffnete Türen gegen Beschädigungen geschützt. Ein Reserverad ist nicht erhältlich, deshalb hat sich VW auch gleich den Wagenheber im Fahrzeug gespart. Ärgerlich für Personen welche zum Beispiel die Sommer-/Winterräder selber wechseln möchten.

⊕ Obwohl der Sharan mit einer Länge von 4,85 m nicht zu den kompaktesten Modellen gehört, kann er durch seine recht gute Übersichtlichkeit punkten.

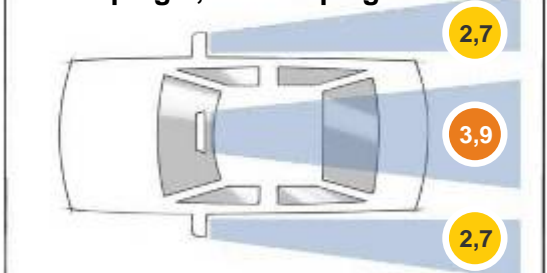


Versenkbare Kopfstützen und schmale Dachsäulen erleichtern die Sicht nach hinten.

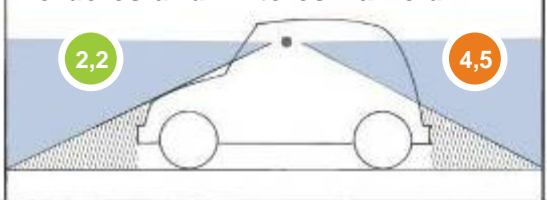
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

Das Heck lässt sich aufgrund der steil stehenden und großen Heckscheibe gut abschätzen, vorne stört allerdings die stark abfallende und nicht einsehbare Motorhaube. Der Fahrer hat aufgrund der leicht erhöhten Sitzposition einen guten Überblick auf den Verkehr. Recht gut schneidet der Van auch bei der Rundumsichtmessung ab. Die versenkbaren Kopfstützen und die fast senkrecht stehenden und schmalen Dachsäulen schränken die Sicht nicht zu stark ein. Die Außenspiegel sind groß und serienmäßig beheizbar. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Die Sicht im Innenspiegel ist geradeso noch akzeptabel, immerhin blendet dieser bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (Serie beim Highline). Die im Testwagen verbauten Bixenon-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn auch dank des dynamischen Kurvenlichts gut aus. Serienmäßig sind helle Abbiegelichter verbaut. Ebenfalls optional gibt es einen Fernlichtassistenten, welcher über eine Kamera entgegenkommende oder vorausfahrende Fahrzeuge erkennt. Das Fernlicht wird dadurch in jeder passenden Situation automatisch eingeschaltet. So wird eine maximale Einschaltzeit erreicht und zudem eine Blendung des Gegenverkehrs vermieden. Ein Tagfahrlicht ist Serie. 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 Sharan dann selbsttätig in die Lücke - es muss nur noch Gas und Bremse bedient werden. Das System funktioniert auch bei engen Parklücken recht gut und stellt eine echte Erleichterung für Personen dar, welche Probleme beim Abschätzen einer Parklücke oder beim Einfahren in eine Lücke haben.

⊖ Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Fensterabschlusskante schlecht zu erkennen. Die Scheibenwischerwirkung ist nur zufriedenstellend. Der rechte Wischer ist sehr klein, wodurch im rechten Scheibenbereich ein großer Bereich ungewischt bleibt. Besser wären hier die aus dem Vorgängermodell bekannten, gegenläufigen Wischerarme gewesen.

1,9

Ein-/Ausstieg

⊕ Aufgrund der guten Sitzhöhe und den großen Türen steigt man bequem ein und aus. Nur der zu hohe Schweller stört etwas. Auch hinten ist ein sehr bequemer Zustieg möglich, da die Schiebetüren einen riesigen Einstiegsbereich freigeben und auch in engen Parklücken die Schiebetüren problemlos geöffnet werden können. Gegen Aufpreis lassen sich die Schiebetüren elektrisch öffnen und schließen. Gegen Aufpreis ist das schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access" erhältlich, welches gut funktioniert, das Fahrzeug aber beim Verlassen nicht automatisch verschließt. Es muss eine Sensortaste am Türgriff betätigt werden. Mit der Fernbedienung lassen sich auch die elektrischen Schiebetüren und die gegen Aufpreis lieferbare elektrische Heckklappe betätigen. 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 (nicht im Testwagen verbaut). Die Scheinwerfer beleuchten beim Verlassen des Fahrzeug noch für kurze Zeit den Weg.

0,6

Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum fällt riesig aus. Ohne die optionale dritte Sitzreihe, welche im Testwagen nicht verbaut war, stehen 755 l zur Verfügung (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Bei umgeklappten Sitzen erhöht sich das Volumen auf 1245 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Das Kofferraumvolumen bei fünf Sitzplätzen ist gegenüber dem Vorgängermodell zwar um 55 Liter kleiner ausgefallen, ist aber mit 755 Liter immer noch riesig.

1,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die elektrische Heckklappenbetätigung sorgt für komfortables Öffnen und Schließen der Klappe auf Knopfdruck, kostet aber leider saftigen Aufpreis. Insgesamt überzeugt der Sharan durch eine große Heckklappenöffnung und einem sehr gut nutzbaren Kofferraumformat. Die äußere Ladekante liegt mit 66 cm auf gutem Niveau. Innen stört nur eine kleine Bordwand, welche bei Wahl der dritten Sitzreihe aber komplett eben wäre, da dann die umgeklappten Rücksitze für einen ebenen Ladeboden sorgen würden. Es würde dann auch bei umgeklappten Rücksitzen keine Stufe mehr stören.

1,9

Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Sharan bietet eine gute Kofferraum-Variabilität. Die Rücksitze lassen sich dreigeteilt 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 mehr wie beim Vorgänger komplett ausbauen. Ablagen gibt es im Kofferraum genügend. Neben einem großen Fach mit ca. 30 l Volumen unter dem Kofferraumboden findet man auch Fächer in der Seitenwand. Gegen Aufpreis gibt es ein Gepäckmanagement-Paket, welches Spanngurte und Netze beinhaltet, die an flexiblen Schienen am Kofferraumboden fixiert werden können. Beim Highline ist serienmäßig die Beifahrersitzlehne komplett umklappbar. Man sollte allerdings bei der Bestellung darauf achten, dass diese Funktion bei Wahl der elektrischen Sitzverstellung entfällt. Leider ist der Entfall der Klappmöglichkeit bei Wahl der elektrischen Einstellung nirgends beschrieben. Erst auf Anfrage bei VW wurde dies bestätigt. Wer also auch mal lange Gegenstände bis 2,20 m Länge transportieren möchte, sollte auf die elektrische Sitzeinstellung verzichten.

1,3

INNENRAUM

1,1

Bedienung

⊕ Die ergonomisch und logisch angeordneten Bedienelemente geben kaum Rätsel auf und sorgen schon nach kurzer Zeit für einen guten Bedienkomfort. Sowohl das in Höhe und Neigung einstellbare Lenkrad, als auch die gut angeordneten Pedale und Schalthebel gefallen. Der beleuchtete Lichtschalter ist gut erreichbar und sinnfällig zu bedienen. Durch ziehen am Schalter werden die Nebelleuchten aktiviert. Licht- und Regensensor sind serienmäßig, einen Fernlichtassistenten gibt es gegen Aufpreis. Der serienmäßige Tempomat ist sehr gut bedienbar und zeigt die vorgewählte Geschwindigkeit im Multifunktionsdisplay an. Die Auto-Hold-Funktion kostet Aufpreis und hindert das Fahrzeug am wegrollen, wenn zum Beispiel am Berg angehalten werden muss. Dadurch wird gleichzeitig auch das Anfahren erleichtert. Die Bedienelemente der Klimaautomatik (Aufpreis) sind in guter Höhe angeordnet und sinnfällig zu bedienen. Lediglich die schwache Rasterung der Temperatureinstellräder stört. 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 RNS510 ist dank Touchscreen sehr gut und logisch einstellbar. Der Lautsprecherklang ist auch bei lauter Musik gut.



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

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 Flaschenhalter, als auch Lehnentaschen und kleine ausklappbare Tische an den Rückseiten der Vordersitze.

– Bei Wahl des schlüssellosen Zugangssystems "Keyless Access" liegt der Starterknopf sehr weit unten und ist nicht besonders gut erreichbar. 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.

1,2 Raumangebot vorne*

+ Das Raumangebot vorne 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 großen Innenbreite wird ein sehr gutes subjektives Raumgefühl erreicht.

1,7 Raumangebot hinten*

+ Auch hinten fühlen sich die Insassen nicht beengt. Ist der Fahrersitz für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinter ihm immer noch 1,95 m große Personen gute Platzverhältnisse vor. Die Kopffreiheit ist hinten zwar nicht ganz so üppig wie vorne, aber für 1,95 m Personen ausreichend. Dank der drei Einzelsitze fühlt man sich nicht beengt. Gegen Aufpreis ist der Sharan auch mit sechs oder sieben Sitzplätzen erhältlich. Bei sieben Sitzen findet man im Kofferraum zwei ausklappbare Sitze vor, vorne sind es drei Einzelsitze. Wählt man die sechssitzige Variante finden man in der zweiten und dritten Reihe jeweils zwei Einzelsitze (die hinteren versenkbar) vor, was für ein noch besseres Raumgefühl sorgt.



Die Schiebetüren bereiten einen leichten Zutrieb zu den hinteren Sitzplätzen. Personen bis 1,95 m Körpergröße finden ausreichend Platz vor.

2,5 Innenraum-Variabilität

+ Die Innenraum-Variabilität fällt zwar dank verschiebbarer Einzelsitze gut aus, an die Variabilität des Vorgängers kommt der neue Sharan aber nicht mehr hin. Die Sitze können nicht mehr einzeln ausgebaut oder individuell verschoben werden. Sehr gut ist dagegen, das zwischen einer fünf-, sechs- oder siebensitzigen Variante entschieden werden kann.

2,3 KOMFORT

1,9 Federung

+ Gegen Aufpreis ist für den VW Sharan auch eine adaptive Fahrwerksregelung (DCC) erhältlich. Das Fahrwerk lässt sich dadurch in drei Stufen einstellen (Comfort, Normal, Sport). Das im Testwagen verbaute DCC zeigt schon im Normal-Modus einen sehr 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 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.

1,7 Sitze

⊕ Die Sport-Komfortsitze (Serie beim Highline) lassen sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen. Dadurch findet man schnell eine angenehme Sitzposition. Die gut konturierten Sitzflächen der Vordersitze und der akzeptable Seitenhalt sorgen für einen guten Sitzkomfort. Die Unterstützung im Rückenbereich ist gut und kann durch die in der Höhe und Intensität einstellbaren Lordosenstützen individuell angepasst werden. Die mit Alcantara überzogenen Sitze sorgen auch im Sommer für eine gute Atmungsaktivität. Der Sitzkomfort auf den hinteren Einzelsitzen ist zwar nicht ganz so komfortabel wie vorn, es gibt aber aufgrund der einstellbaren Lehnenneigung und den guten 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.

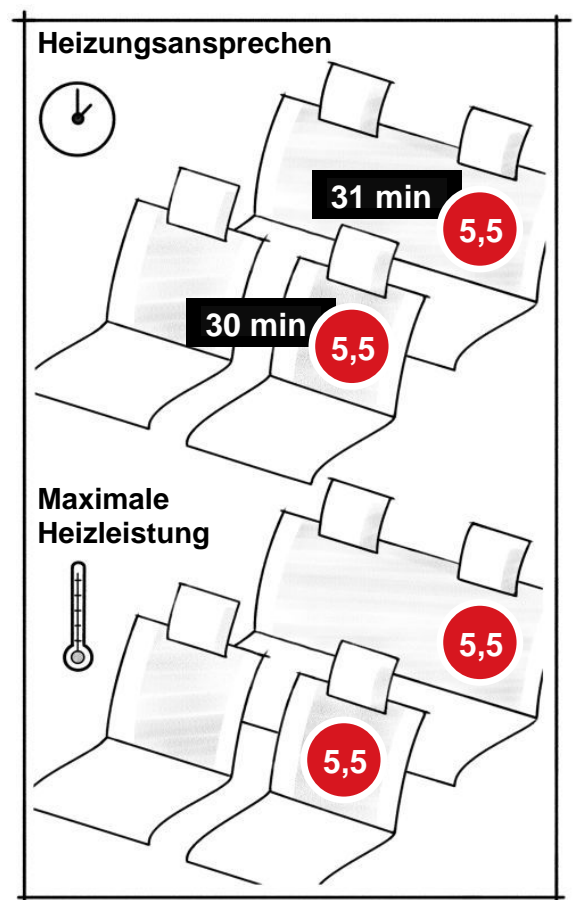
1,9 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum fällt selbst bei Autobahngeschwindigkeit gering aus. Der gemessene Pegel liegt bei 68 dB(A). Besonders gering fallen die Fahrgeräusche auf, 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 nehmen bei höheren Geschwindigkeiten etwas zu.

3,6 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Eine manuelle Klimaanlage (Climatic) ist in allen Modellvarianten serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis ist aber auch eine Drei-Zonen Klimautomatik (Climatronic, im Testwagen vorhanden) erhältlich. Die Temperatur kann für Fahrer, Beifahrer und den hinten Sitzenden separat eingestellt werden. Die Luftverteilung ist individuell einstellbar, für Fahrer und Beifahrer aber nur zusammen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum.

– Besonders schlecht schneidet der große VW Sharan beim ADAC-Heizungstest ab. Das Heizansprechen ist mangelhaft, obwohl der Sharan serienmäßig über einen Zuheizung verfügt. Erst nach einer halben Stunde wird überhaupt eine Wohlfühltemperatur von 22°C erreicht.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

Der 140 PS TDI Motor sorgt im rund 1,9 t schweren Sharan für akzeptable Fahrleistungen. Die Elastizität des Motors ist gut. Nur im lang übersetzten sechsten Gang lässt die Kraft etwas nach.

2,2 Laufkultur

+ Beim Kaltstart ist leichtes Nageln spürbar, insgesamt ist die Laufkultur des Diesel-Motors dank moderner Common-Rail-Technik gut, geringe Brummfrequenzen sind nur bei niedrigen Drehzahlen vorhanden.

1,4 Schaltung

+ Die Gänge des Sechsgang-Getriebes lassen sich sehr leicht schalten und rasten einwandfrei ein. Auch sehr schnelles Schalten ist problemlos möglich. Die Schaltwege sind dabei angenehm kurz. Der Rückwärtsgang lässt sich stets einfach und ohne Getriebegeräusche einlegen. Eine Gangempfehlung hilft, den passenden, kraftstoffsparenden Gang zu verwenden.

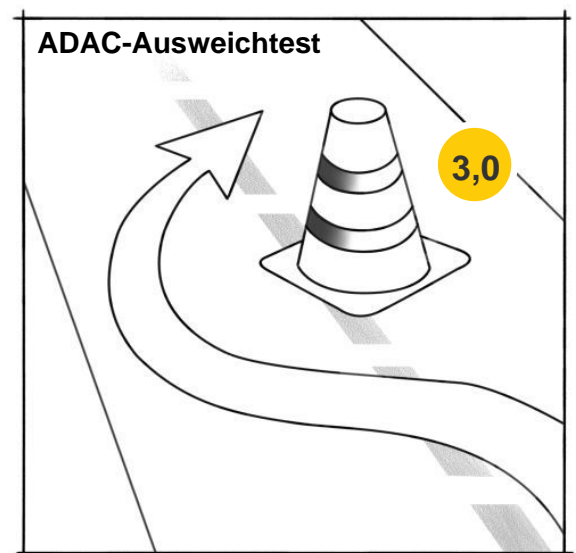
1,0 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen insgesamt gut, für jeden Geschwindigkeitsbereich steht die richtige Schaltstufe zur Verfügung. Der sechste Gang ist sehr lange übersetzt und eigentlich eher als Schongang ausgelegt, was aber durchaus zum Charakter des Fahrzeugs passt und hilft Kraftstoff zu sparen.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Das Fahrzeug reagiert gutmutig auf einen plötzlichen Lenkimpuls und bleibt stets beherrschbar. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen den Sharan nicht aus der Ruhe. Der Geradeauslauf ist gut, es sind nur geringe Lenkkorrekturen notwendig.



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.

Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Van zufriedenstellend ab. Beim Zurücklenken in die Ausfahrgasse untersteuert das Fahrzeug enorm und ist dann auch kurzzeitig nicht mehr lenkbar. Es besteht aber weder Schleuder- noch Kippgefahr. Die Traktionskontrolle greift bei durchdrehenden Vorderrädern früh und effizient ein.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ Das Kurvenverhalten ist klar untersteuernd und damit sicher ausgelegt. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind für eine Großraumlimousine akzeptabel. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.

2,8 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an und besitzt eine gute Mittenzentrierung. Das Lenkgefühl bei schnell durchfahrenen Kurven und die Zielgenauigkeiten gehen in Ordnung. Wählt man die sportliche Fahrwerksabstimmung (nur bei DCC) wird die Lenkungsunterstützung etwas zurückgenommen, was für ein etwas besseres Lenkgefühl sorgt. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren gering.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,6 m selbst für ein Fahrzeug in dieser Klasse sehr groß aus.

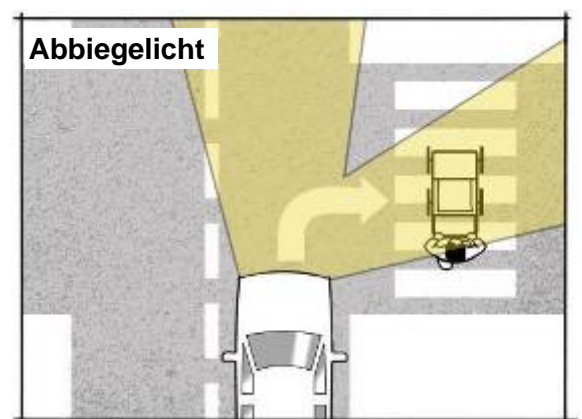
2,6 Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt gute bis durchschnittliche 38,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Conti Premium Contact 2 98H in der Größe 225/50 R17). Die Bremsanlage zeigt sich dabei frei von Fading und ist sehr standfest. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit sind sehr gut.

1,7 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Sharan ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Auch ein Reifendruck-Kontrollsystem ist bei allen Varianten an Bord. Nebelscheinwerfer mit integrierter Abbiegelichtfunktion sind beim Highline Serie. Wählt man die aufpreispflichtigen Xenonscheinwerfer, gibt es anstatt der in den Nebelscheinwerfern integrierten Abbiegelichtfunktion extra Abbiegeleuchten, welche den seitlichen Bereich noch besser ausleuchten. Zudem beinhalten die Xenonscheinwerfer dynamisches Kurvenlicht. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in erhöhter Frequenz um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Zudem schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Rückleuchten in den vorderen Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen.



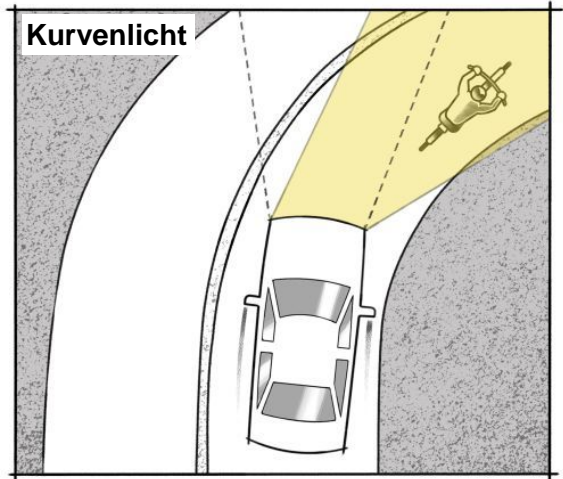
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC-Crashergebnis liegt nicht vor.

+ Der VW Sharan ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Zudem gibt es auf der Fahrerseite einen Knieairbag. Gegen Aufpreis sind auch für den Fond Seitenairbags erhältlich. Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis 1,90 hoch genug, der Abstand zum Kopf ist gering, dadurch können die Kopfstützen bei einem Heckaufprall optimal wirken und schützen vor einem Schleudertrauma. Für die beiden vorderen Insassen gibt es Anschnallerinnerer. Eine Anzeige des Anschnallstatus der hinten Sitzenden muss optional geordert werden.

- Der Kopfstützenabstand der hinteren Kopfstützen ist zwar recht gering, jedoch reichen die Kopfstützen im Fond nur für kleine Personen bis 1,60 m.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,0 Kindersicherheit

Ein ADAC-Crashergebnis liegt nicht vor.

+ Kindersitze lassen sich auf allen drei hinteren Sitzplätzen und auf dem Beifahrersitz sehr einfach und stabil befestigen. Alle drei hinteren Sitze sind zudem 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, welcher früh eingreift und dadurch Verletzungen verhindert. Auch die elektrischen Schiebetüren, sowie die elektrische Heckklappe und das Schiebedach besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

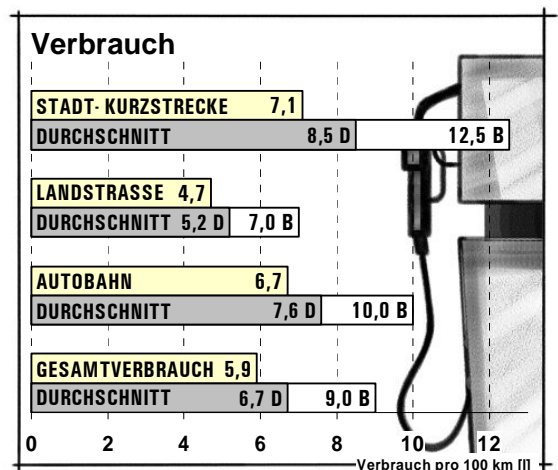
3,0 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des VW Sharan sollte zufriedenstellend sein. Es befinden sich keine harten Bauteile direkt unter der Motorhaube und der Stoßfänger ist nachgiebig gestaltet.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO2*

+ Der VW Sharan 2,0 TDI mit 140 PS zeigt sich mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,9 l/100 km für eine Großraumlimousine sparsam. Mit einem CO₂-Ausstoß von 157 g/km werden im CO₂-Kapitel des ADAC-EcoTest gute 35 Punkte erreicht. Besonders sparsam zeigt er sich auf der Landstraße (4,7 l/100 km), aber auch im Stadtbetrieb kann sich der Verbrauch sehen lassen. 7,1 l pro 100 km sind ein guter Wert. Auf der Autobahn liegt der Verbrauch bei 6,7 l/100 km.



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

1,5

Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß des Selbstzünders ist gering. Weder die Rußpartikel noch die Stickoxide fallen beim ADAC-EcoTest negativ auf. Für den geringen Stickoxide-Anteil ist auch der serienmäßige SCR-Kat mit AdBlue-Einspritzung verantwortlich. Das wird mit 45 Punkten bei den Schadstoffen belohnt. Insgesamt erhält der Sharan 2,0 TDI mit 80 Punkten klar vier Sterne beim ADAC-EcoTest und zählt damit zu den umweltfreundlichsten getesteten Großraumlimousinen.

2,7

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,6

Betriebskosten*

⊕ Der Kraftstoffverbrauch fällt recht niedrig aus. Das schlägt sich auch bei den Betriebskosten nieder. Hier erhält der Sharan aufgrund des gegenüber Benzin günstigeren Dieselmotors eine sehr gute Benotung.

2,6

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr oder alle 60.000 Kilometer, muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der Zahnriemen muss nur alle 210.000 km ersetzt werden.

⊕ Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt. 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 sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

0,9

Wertstabilität*

⊕ Dem ganz neu auf dem Markt erschienen VW Sharan kann gerade in Verbindung mit dem beliebten 2,0 TDI Motor ein sehr stabiler Restwertverlauf vorhergesagt werden.

4,0

Kosten für Anschaffung*

⊖ Für die getestete Variante verlangt VW stolze 34.675 Euro. Die Highline-Ausstattung beinhaltet allerdings schon eine Reihe an sinnvollen Extras. So sind neben beheizbaren Sport-Komfortsitzen in Alcantara auch Licht- und Regensensor sowie andere Komfortausstattungsdetails ohne Mehrpreis an Bord.

3,1 Fixkosten*

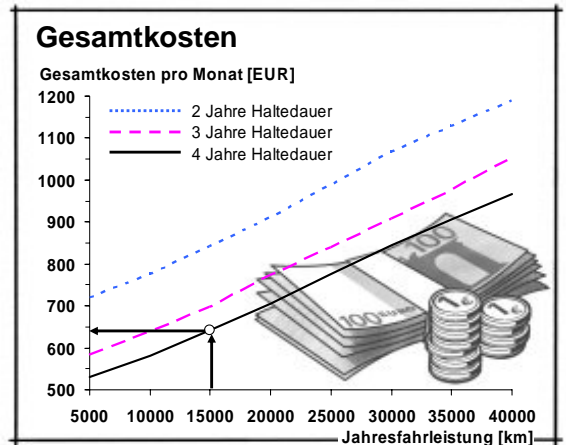
Die jährlichen Aufwendungen für die KFZ-Steuer liegen bei 236 Euro.

⊕ Die Einstufung in der Vollkaskoversicherung liegt auf günstigem Niveau.

⊖ Teurer wird es bei der Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung. Hier ist der Sharan bei den Versicherungen nicht besonders günstig eingestuft.

3,0 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassendurchschnitt. Die günstigen Betriebskosten und der gute Restwertverlauf gefallen, der hohe Anschaffungspreis dagegen weniger.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 642 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI BlueMotion Technology	2.0 TDI BlueMotion Technology	2.0 TDI BlueMotion Technology
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	110(150)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	240/1750	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	10,7	10,9	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	194	207
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,5 S	5,9 D	6,2 D
CO2 [g/km]	167	143	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/17	19/19/22	19/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	122	236	254
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	625	595	629
Preis [Euro]	28.875	30.950	32.450

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,45 m
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,1/ 4,7/ 6,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	143g/km / 156g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4854/1904/1720 mm
Leergewicht/Zuladung	1860 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	755 l/1245 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1185 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (DCC)	1.055 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.150 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Light-Assist)	141 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.210 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	545 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	1.210 Euro°

INNEN

3. Sitzreihe	ab 1.790
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/345 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/720 Euro°
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 655°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	860 Euro
Lackierung Metallic	615 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama)	1.195 Euro°

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	111 Euro
Monatliche Werkstattkosten	58 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	383 Euro
Monatliche Gesamtkosten	642 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/19/22
Grundpreis	34.675 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen