



VW Sharan 1.4 TSI BlueMotion Tech. Highline

Fünftürige Großraumlimousine der Mittelklasse
(110 kW / 150 PS)

Nach über 15 Jahren Bauzeit wurde der Nachfolger des VW Sharan sehnsüchtig von seinen Fans erwartet. Und nach einem ausgiebigen Test kann man sagen: Mit dem komplett neu entwickelten Modell ist VW ein großer Wurf gelungen. Nicht nur das der Familienvan noch mehr Platz bietet als sein Vorgänger, auch Verarbeitung und Bedienkomfort liegen auf hohem Niveau. Die hinteren Schiebetüren sorgen für bequemes Ein- und Aussteigen. Bei der Bedienerfreundlichkeit hat der Sharan gegenüber dem Vorgänger etwas eingebüßt, da die Einzelsitze nicht mehr ausbaubar sind. Die getestete Variante mit sieben Sitzen bietet auch in der dritten Reihe noch akzeptable Platzverhältnisse. Der mittels Turbo und Kompressor aufgeladene 1,4 TSI Motor sorgt für akzeptable Fahrleistungen, der Kraftstoffverbrauch hält sich dabei in Grenzen - im ADAC-EcoTest erhält er als einer von wenigen Familienvans mit Benzinmotor vier Sterne. Insgesamt ein gelungenes Fahrzeug mit wenig Schwächen. Leider 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

- großer Wendekreis, mit dritter Sitzreihe kaum Kofferraum



ADAC-URTEIL



1,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,6

Verarbeitung

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. Mit sieben Sitzen beträgt die maximale Zuladung 635 kg. VW passt das zulässige Gesamtgewicht je nach Sitzvariante an. Leider findet man unter den technischen Daten keine Angaben dazu. Als Fünfsitzer beträgt das zulässige Gesamtgewicht 2.290 kg, mit sechs Sitzen 2.440 kg und mit der getesteten siebensitzigen Variante 2.480 kg. Die maximale Anhängelast beträgt beim Benziner 1.800 kg (Dieselvariante 2.200 kg). 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.

2,3

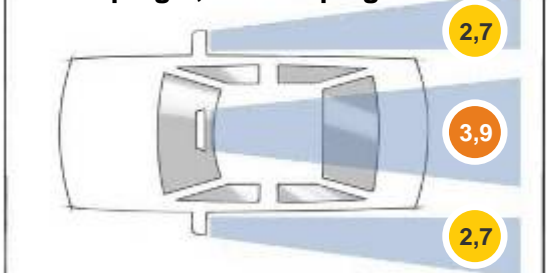
Sicht

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

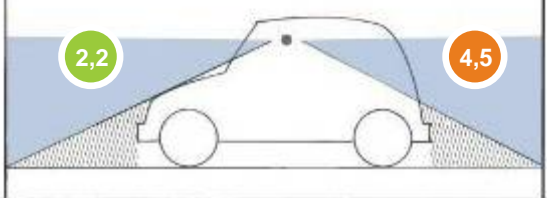
Rundumsicht



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.

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.



Versenkbare Kopfstützen und schmale Dachsäulen erleichtern die Sicht nach hinten.

⊖ 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. Der Zustieg zur optionalen dritten Sitzreihe gestaltet sich nicht zu kompliziert. Die Außensitze der zweiten Reihe lassen sich mit einem Handgriff nach vorn klappen und geben einen zufriedenstellenden Einstiegsbereich frei. Gegen Aufpreis lassen sich die Schiebetüren elektrisch öffnen und schließen. Ebenfalls optional 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 (im Testwagen verbaut). Die Scheinwerfer beleuchten beim Verlassen des Fahrzeugs noch für kurze Zeit den Weg.

1,1 Kofferraum-Volumen*

+ Der sehr große Kofferraum der fünfsitzigen Variante wird durch die dritte Sitzreihe eingeschränkt, da diese im Kofferraumboden versenkt wird. Es stehen aber immer noch großzügige 630 l zur Verfügung (gemessen bis Gepäckraumabdeckung, Fünfsitzer: 755 l). Bei umgeklappten Sitzen erhöht sich das Volumen auf 1120 l (gemessen bis Fensterunterkante, Fünfsitzer: 1245 l).

- Wird die dritte Sitzreihe aufgestellt, findet man dahinter nur noch ein Ladevolumen von mageren 235 l vor.



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

1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schwingt weit auf. Gegen Aufpreis gibt es eine elektrische Betätigung (nicht im Testwagen verbaut). Insgesamt überzeugt der Sharan durch eine große Heckklappenöffnung und einem sehr gut nutzbaren Kofferraumformat. Die äußere Ladekante liegt mit 66 cm auf niedrigem Niveau. Beim Siebensitzer stört innen keine Bordwand, da die umgeklappten Rücksitze für einen ebenen Ladeboden sorgen. Auch bei komplett umgeklappten Sitzen bleibt der durchgängig ebene Ladeboden bestehen (nicht beim Fünfsitzer).

2,0 Kofferraum-Variabilität

+ Der Sharan bietet eine gute Kofferraum-Variabilität. Die Sitze der zweiten Sitzreihe 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. Auch die Sitze der optionalen dritten Sitzreihe sind mit einem Handgriff umklappbar. Leider lassen sich die Sitze nicht mehr wie beim Vorgänger komplett ausbauen. Auf das Ablagefach unter dem Kofferraumboden mit ca. 30 l Volumen muss man zwar bei Wahl der dritten Sitzreihe verzichten, es gibt aber noch 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.

1,2 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 sinnfälligerweise 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. 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.



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

⊖ 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.

1,6 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 der getesteten siebensitzigen Variante fällt das Raumgefühl zufriedenstellend aus. Sind die Sitze der zweiten Reihe auf 1,85 m Personen eingestellt, findet man in der Dritten immer noch eine gute Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit in der dritten Reihe ist aber auf knapp über 1,80 m große Personen limitiert. Beim Siebensitzer 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 Zustieg 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.

2,1 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.

⊖ Der Sitzkomfort in der dritten Reihe ist nicht besonders komfortabel. Da der Abstand zwischen Sitzfläche und Boden sehr gering ausfällt, sitzt man in unbequemer Hockstellung mit nach oben ragenden Knien.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum fällt selbst bei Autobahngeschwindigkeit gering aus. Der gemessene Pegel liegt bei 68,7 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, erst bei hohen Drehzahlen wird er etwas lauter. Die Windgeräusche nehmen bei höheren Geschwindigkeiten etwas zu.

2,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer) Vorne spricht die Heizung akzeptabel an, hinten dauert es aber deutlich länger. Die maximale Heizleistung ist vorne wie hinten recht mau. Von einem Benziner hätte man trotz des großen Innenraums eine etwas bessere Heizleistung erwartet.

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

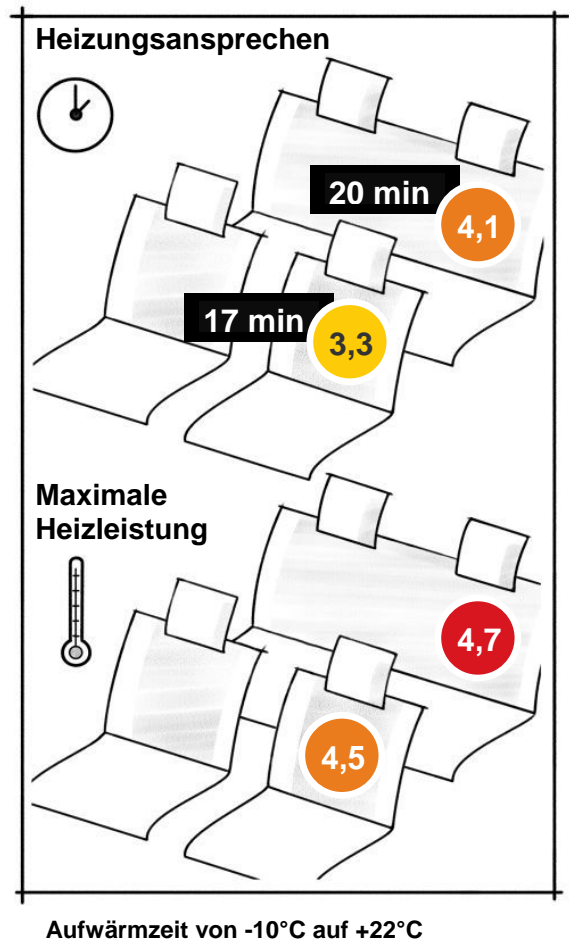
2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen*

Der doppelt aufgeladene (Kompressor/Turbo) Motor mit 1,4 l Hubraum sorgt für gute bis zufriedenstellende Fahrleistungen. Auch durch weites ausdrehen des Motors werden nur geringfügig bessere Fahrleistungen erreicht. Trotzdem lässt die Durchzugskraft im lang übersetzten sechsten Gang spürbar nach. Insgesamt ist der Sharan mit dem 150 PS starken Motor völlig ausreichend motorisiert.

1,7 Laufkultur

⊕ Der kleine Vierzylinder läuft kultiviert und gibt kaum Vibrationen in den Innenraum weiter. Auch akustisch hält er sich zurück, nur unter Last ist er deutlich zu hören und erst bei sehr hohen Drehzahlen kann er sich etwas Dröhnen nicht mehr ganz verkneifen. Dennoch ein angenehmer Begleiter auch auf langen Strecken.



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 Getriebeegeräusche einlegen. Eine Gangempfehlung hilft, den passenden, kraftstoffsparenden Gang zu verwenden.

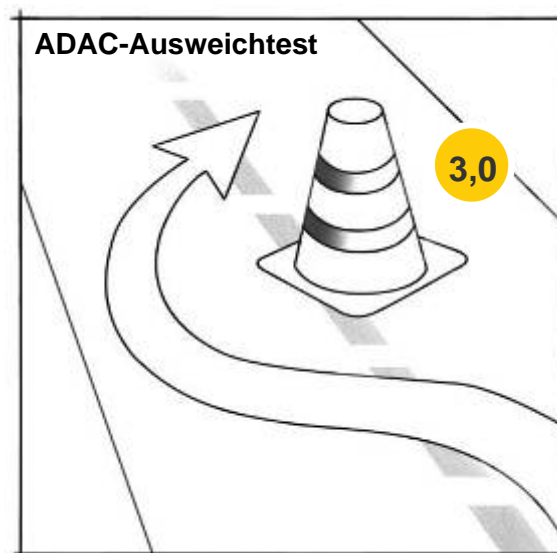
1,8 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-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. Nichts desto trotz muss speziell bei Autobahngeschwindigkeiten des Öfteren einen Gang zurück geschaltet werden - wenn es z.B. leicht bergauf geht.

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-Ausweichetest 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.



Beim ADAC-Ausweichetest 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.

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 Zielgenauigkeit gehen in Ordnung. Wählt man die sportliche Fahrwerksabstimmung (nur bei DCC) wird die Lenkungsunterstützung 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

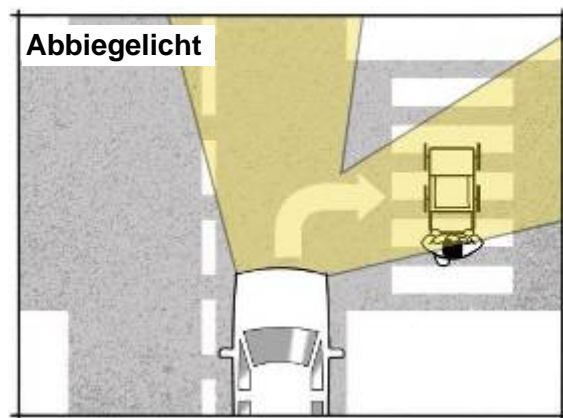
⊕ Der Sharan ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Auch ein Reifendruck-Kontrollsystem ist bei allen Varianten an Bord. Nebelscheinwerfer mit integrierter Abbiegelichtfunktion sind beim Highline Serie. Wählt man die aufpreispflichtigen Xenonscheinwerfer, gibt es anstatt der 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.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

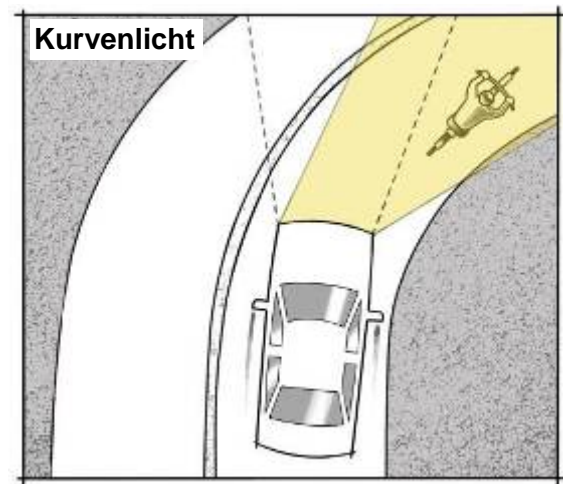
Ein ADAC-Crashergebnis liegt nicht vor.

⊕ 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 (Serie beim Sechs- oder Siebensitzer).

⊖ Der Kopfstützenabstand der Kopfstützen der zweiten Sitzreihe ist zwar recht gering, jedoch reichen die Kopfstützen nur für kleine Personen bis 1,60 m. Auch die Kopfstützen in der dritten Sitzreihe sind recht niedrig, der Kopfstützenabstand fällt hier etwas zu hoch aus.



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.



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 den drei Sitzplätzen der zweiten Reihe und auf dem Beifahrersitz sehr einfach und stabil befestigen. Alle drei Sitze der zweiten Reihe sind zudem mit Isofix inklusive Ankerhaken ausgestattet. Auch die Sitze der aufpreispflichtigen dritten Sitzreihe sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet. Mit den normalen Gurten lassen sich Kindersitze aber aufgrund der schlechten Zugänglichkeit und der ungünstigen Gurtanlenkpunkte nur mit Mühe lagestabil befestigen. 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.

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.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Der VW Sharan 1,4 TSI mit 150 PS erreicht mit einem Durchschnittsverbrauch von 8,0 l/100 km ein zufriedenstellendes Ergebnis. Der im ADAC-EcoTest ermittelte CO₂-Ausstoß von 184 g/km reicht für 27 Punkte im Kapitel CO₂. Während der Stadtverbrauch auch dank der gut funktionierenden Start-Stopp-Automatik bei akzeptablen 9,4 l/100 km liegt, fällt der Autobahnverbrauch leicht erhöht aus (9,6 l/100 km). Auf der Landstraße liegt der Verbrauch bei 6,2 l/100 km.

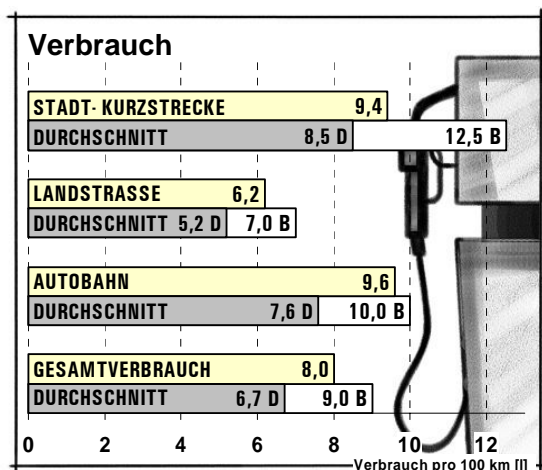
1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen niedrig. Der CO-Ausstoß im Autobahnzyklus zeigt sich zwar etwas erhöht, trotzdem werden sehr gute 46 Punkte bei den Schadstoffen erreicht. Das reicht im Gesamtergebnis des ADAC-EcoTest für 73 Punkte und damit vier Sterne.

3,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,8 Betriebskosten*

Der nicht besonders niedrige Verbrauch an Super-Kraftstoff sorgt für leicht erhöhte Betriebskosten.



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

2,9 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 usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden.

⊕ Der 1,4 Liter Turbo-Kompressor Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich. Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

1,9 Wertstabilität*

⊕ Dem Benzin-Modell des VW Sharan kann zwar kein ganz so guter Restwertverlauf vorhergesagt werden, wie z.B. dem 140 PS Dieselmotell, trotzdem liegt der ganz neu auf den Markt gekommene Sharan im guten bis sehr guten Bereich.

3,7 Kosten für Anschaffung*

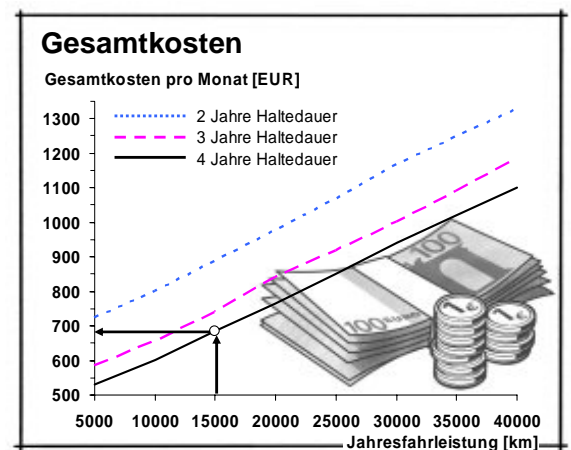
Die getestete Variante mit Highline-Ausstattung liegt bei 32.600 Euro - zzgl. der dritten Sitzreihe für 2.070 Euro (Siebensitzer). Die Ausstattungsvariante beinhaltet neben beheizbaren Sport-Komfortsitzen in Alcantara auch Licht- und Regensensor sowie andere Komfortausstattungsdetails.

1,7 Fixkosten*

⊕ Die jährlichen KFZ-Steuern liegen beim Benzinermotell bei lediglich 122 Euro. Die Einstufungen der Teil- und Vollkaskoversicherung liegen beim Benzinermotell sehr günstig. Nur die HaftpflichtEinstufung liegt etwas ungünstiger.

3,3 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassendurchschnitt. Den günstigen Fixkosten des Benzinermotells stehen die leicht erhöhten Kraftstoffkosten gegenüber.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 684 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Sharan 1.4 TSI BMT	Sharan 2.0 TSI	Sharan 2.0 TDI BMT	Sharan 2.0 TDI BMT
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	110(150)	147(200)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	240/1750	280/1700	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	10,7	8,3	10,9	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	221	194	207
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,0 S	9,1 S	5,9 D	6,2 D
CO2 [g/km]	167	198	143	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/17	18/19/21	19/19/22	19/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	122	196	236	254
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	634	753	595	629
Preis [Euro]	28.875	35.000	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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1390 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	5800 U/min
Maximales Drehmoment	240 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	197 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,4/ 6,2/ 9,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	167g/km / 184g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4854/1904/1720 mm
Leergewicht/Zuladung	1845 kg/635 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	630 l/1120 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	875 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	nicht erhältlich
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	162 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	73 Euro
Monatlicher Wertverlust	388 Euro
Monatliche Gesamtkosten	683 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/17
Grundpreis	32.600 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 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

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	1,8	Fahreigenschaften	2,5
Verarbeitung	1,6	Fahrstabilität	2,7
Sicht	2,3	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	1,9	Lenkung*	2,8
Kofferraum-Volumen*	1,1	Bremse	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8	Sicherheit	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Innenraum	1,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	1,1	Kindersicherheit	1,0
Raumangebot vorne*	1,2	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	1,6	Umwelt/EcoTest	2,4
Innenraum-Variabilität	2,5	Verbrauch/CO2*	3,3
Komfort	2,1	Schadstoffe	1,4
Federung	1,9		
Sitze	1,7	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,1
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	3,8
Klimatisierung	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,9
Motor/Antrieb	2,0	Wertstabilität*	1,9
Fahrleistungen*	2,8	Kosten für Anschaffung*	3,7
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	1,7
Schaltung	1,4	Monatliche Gesamtkosten*	3,3
Getriebeabstufung	1,8		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen