



Bequemer Zustieg in die optionale dritte Reihe sowie nobles und sehr funktionelles Cockpit

## Perfekte Schiebung

**1995 präsentiert und 2003 das letzte Mal grundlegend aktualisiert, löst VW am 3. September seinen großen Van, sprich den „Methusalem“ Sharan ab.**

Mit dem von Grund auf neu entwickelten Sharan will VW verlorengegangenes Terrain zurückerobern. Das ist auch bitter nötig, denn zuletzt tat sich der Dauerbrenner gegen seine modernen Mitbewerber doch reichlich schwer. So setzte beispielsweise Ford im vergangenen Jahr im Flottenbereich mehr als vier Mal so viele Galaxy und S-Max ab, wie VW vom Sharan.

Gut 4,85 Meter lang, 1,90 Meter breit und 1,72 Meter hoch überragt der neue Sharan seinen Vorgänger in der Länge um 22 und in der Breite um neun Zentimeter. Lediglich in der Höhe ging es um etwas mehr als einen Zentimeter nach unten. Damit entspricht die Neuauflage dem aktuell gängigen Klassenstandard.

Für sich betrachtet fügt sich die deutlich gewachsene, gestreckte wirkende Karosserie

mit ihrer klaren Linie und noblen Details nahtlos in die aktuelle, schnörkellose und zeitlose VW-Design-Linie ein. Genauso gelungen ist der vollzogene Wechsel von Klapp- zu breiten Schiebetüren hinten, die auf Wunsch wie die Heckklappe elektrisch öffnen und schließen. Sie sind nicht nur in engen Parklücken ein echter Gewinn, sondern ermöglichen auch einen bequemen Zugang zum flexiblen und ausgesprochen geräumigen Innenraum.

Bereits vorn gibt es nicht nur gefühlt mehr umbauten Raum. Dazu kommt ein fein aufgemachtes Cockpit mit problemloser Bedienung, einer Vielzahl praktischer Ablagen und nahezu perfekter Ergonomie. Angenehm: die im Vergleich zu bisher sportlichere, da etwas niedrigere Sitzposition sowie die dennoch bessere Rundumsicht.

Komplett neu präsentiert sich auch das Sitzkonzept in Reihe zwei. Die drei wesentlich bequemeren und höher eingebauten Einzelsitze können weiterhin in der Länge verschoben werden (160 mm), müssen aber nicht mehr mühselig ausgebaut werden, wenn „Laderaumzuschlag“ gefragt ist. Sie lassen sich dazu denkbar einfach mit einem Handgriff flach legen. So steigt das von Haus aus üppige Ladevolumen unter der Rollabdeckung von 885 auf bis 2.430 Liter, die Länge der grundsätzlich ebenen Ladefläche von 1,30 auf 2,10 Meter. Klappt man zusätzlich die Lehne des Beifahrersitzes (Serie ab Comfortline) um, werden daraus sogar 2,70 Meter. Noch Fragen?

Auf Wunsch (1.290 Euro inklusive Drei-Zonen-Klimaatomatik mit separater Bedieneinheit in Reihe zwei) wartet auch der neue Sharan mit einer dritten Sitzreihe auf. Selbst ganz hinten überrascht das Platzangebot nicht nur Kinder positiv. Gleiches gilt für den Zustieg, der sich – die äußeren Sitze der zweiten Reihe rutschen dazu weit nach vorn und klappen artig hoch – ohne jegliche akrobatische Fähigkeiten bewerkstelligen lässt. Und: Nicht gebraucht, verschwinden auch diese beiden Einzelsitze im Handumdrehen im Ladeboden.

Voll und ganz up to date zeigt sich die zur Markteinführung erhältliche, bis auf den Top-Benziner mit Start-Stopp-System ausgerüstete Motoren-

palette. Besonders empfehlenswert: der mit 5,5 Liter äußerst sparsame 140-PS-Diesel. Alle Motoren sind optional statt mit Sechsganghandschalter mit Sechsgang-DSG (1.723 Euro) erhältlich.

Bei der Fahrzeugkonfiguration nicht außer acht lassen sollte man auch die zahlreichen neuen Technikfeatures wie den erweiterten Parklenkassistenten (706 Euro) oder die adaptive Fahrwerksregelung DCC (887 Euro). Mit letzteren ausgestattet ist der neue Sharan zweifellos mit einer der fahraktivsten und komfortabelsten Vertreter seiner Zunft. Ebenfalls Lob verdienen die präzise und gefühlvolle Lenkung sowie die geringen Wind- und Abrollgeräusche des ab Werk mit selbstversiegelnden Conti-Seal-Mobilitätsreifen ausgestatteten Wolfsburgers.

Für Vertreter mit schweren Koffern interessant: die erstmals angebotene (630 Euro) Niveauregulierung hinten.

Am meisten überrascht beim sehr geräumigen, variablen und bis ins kleinste Detail durchdachten Sharan die aggressive Preisgestaltung. Nicht zuletzt deshalb braucht man kein Prophet zu sein, um vorherzusagen, dass „die perfekte Schiebung“ wieder die Nummer eins seines Segments werden wird.

MMD Af

### VW Sharan

Modell	1.4 TSI	2.0 TSI*	2.0 TDI	2.0 TDI
Motor/Hubraum (cm³)	R4/1.390	R4/1.984	R4/1.968	R4/1.968
Leistung (kW/PS/min)	110/150/5.800	147/200/5.100	103/140/4.200	125/170/4.200
Drehmoment (Nm/min)	240/1.750	280/1.700	320/1.750	350/1.750
L x B x H (mm)	4.854 x 1.904 x 1.720			
0-100 km/h (s)	10,7	k. A.	10,9	k. A.
Spitze (km/h)	197	218	194	207
Normverbr. (l/100 km)	7,2 S	8,6 S	5,5 D	5,7 D
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)	167	201	143	152
Preis (netto/Euro)	ab 24.265	k. A.	ab 26.008	k. A.

\*serienmäßig mit Sechsgang-DSG ausgerüstet

# KRAFTSTOFF SOGAR DA ANTREFFEN, WO MAN NIEMANDEN SONST ANTRIFFT.

## Einer der führenden Tankkartenanbieter mit flächendeckendem Akzeptanznetz.

Über 20.000 Akzeptanzen in 36 Ländern bedeuten: mit einer Tankkarte von euroShell hat man so gut wie überall Gelegenheit zum Auftanken. Nur ist dies dank der Shell FuelSave Kraftstoffe, exklusiv an Shell Stationen, gar nicht so oft erforderlich. Denn damit sinkt der Verbrauch bis zu 1 Liter pro Tank\* und die Motoreffizienz steigt – bei jedem Fahrzeug im Fuhrpark. Ohne Aufwand, ohne extra Kosten, ohne Sucherei. [www.euroshell.de](http://www.euroshell.de)



euroShell  
**Card**



\*Shell FuelSave Super: Auf Basis einer 50-Liter-Tankfüllung. Vergleich zwischen einem Kraftstoff mit den gleichen Eigenschaften wie das bisherige Shell Super Benzin und demselben Kraftstoff mit unserer neuen Formel für sofortige Kraftstoffeinsparung. Tatsächliche Einsparung kann je nach Fahrzeug, Fahrbedingungen und Fahrstil variieren. Shell FuelSave Diesel: Auf Basis einer 50-Liter-Tankfüllung. Aufgrund neuer Testergebnisse für Stadifahrten im Vergleich zwischen einem Kraftstoff mit den gleichen Eigenschaften wie herkömmlich additivierter Diesel und demselben Kraftstoff mit unserer Formel für sofortige Kraftstoffeinsparung. Tatsächliche Einsparung kann je nach Fahrzeug, Fahrbedingungen und Fahrstil variieren.