

Zvestoba do groba

Najprej preberite test Volkswagnovega Sharana, ki smo ga izdali drugega decembra v 25. številki, šele nato nadaljujte branje tega prispevka. Tam se naš članek namreč začneja.





► Alhambra in Sharan sta si namreč tako podobna, da bi lahko prepisal članek mojega šefa, pa bi držalo tudi za španskega velikana. Pravzaprav sta razliki le v maski in volanu, če seveda ne štejemo zapisa imena avtomobila na zadku. Še dobro, da je bila Alhambra bistveno bolj založena, da lahko nekaj novega napišemo vsaj o opremi.

Zgodovina trojčkov oziroma dvojčkov je znana: najprej so bili v igri trije, nato je Ford izstopil, saj sodelovanje in s tem nižanje stroškov še ne pomeni nujno tudi dolgoročnega uspeha. Tako sta ostala samo Volkswagen in Seat, ki pa je tako in tako v lasti Nemcev. Zato je španskega v tem avtomobilu tako malo. Premalo.

Lahko začnemo kar pri motorju. Pri Sharanu smo med minuse zapisali, da so 103 kilovati skoraj premalo za avtomobil, ki namesto enega parkirnega prostora za

sede dva. Pokukajte k podatkom o velikosti: 4,8 metra dolžine, 1,9 metra širine in 1,7 metra višine. Ogmornost prostora v notranjosti je pravi balzam za vsakodnevno selitev družin, po drugi strani pa zahteva tudi precej pazljivosti pri mestni vožnji. In da bi bila mera še bolj polna, so pri Seatu pozabili namestiti parkirna tipala, da o kameri za pomoč pri vzvratni vožnji sploh ne govorimo. Uff, tega nikar ne pozabite obkljukati pri dodatni (!?) opremi, saj hočejo pri opremi Reference za prednja in zadnja tipala zgolj 473 evrov, pri opremi Style pa za 'parkirno asistenco s parkirno avtomatiko' le skromnih 368 evrov. Kaj smo že hoteli povedati? Aha, motor. Namesto s 103 kilovati smo se lahko vozili s 125 in verjetno ne bo novica, če povemo, da nekaj dodatne moči godi. Ob tem ga ni treba tako priganjati, zato razveseljuje tudi poraba goriva.



Ker smo se veliko vozili po avtocestah, je močnejši od TDI-jev za svojo tlako zahteval le od šest do sedem litrov plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. Bravo! Sodelovanje z dvosklopnim menjalnikom DSG je navdušujoče, saj sta moč in navor na voljo v vsakem trenutku. Edina šibka točka te (verjetno najidealnejše) kombinacije je zasnežena mestna cesta, kjer pridejo do izraza motorni navor, še vedno malce muhast DSG in široke zimске gume. DSG ima ob vseh odlikah tudi eno slabost: pri polžji vožnji deluje sunkovito. To utegne biti težava predvsem na prepornih parkiriščih, vsekakor pa tudi

na zasneženih in spolzkih cestah. Že pri nežnem dodajanju plina boste kljub pomoči različnih elektronskih pomagala le stežka ostali na zeleni tirnici, saj bodo široka kolesa zaradi velikega navora in ne najbolj uglajenega DSG-ja hotela po svoje. Toda če računamo, da je v povprečju le nekaj takih snežnih dni, potem je pozitivnih lastnosti vsekakor precej več kot negativnih.

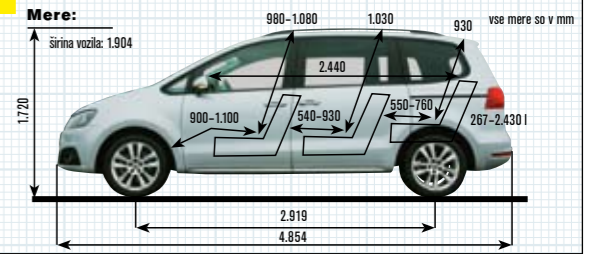
Naš Dušan Lukič se je zmrdoval nad ne najbolj priročnim odpiranjem zadnjih drsnih vrat, toda pri Alhambri teh težav nismo imeli. S tremi gumbi (na ključu, sredinski konzoli in obeh B-stebričkih) zlahka upravljamo električno krmiljena vrata, in največja zamera pri otrocih je bila, če sem jim odpiranje in zapiranje preprečil z gumbom, ki za večjo varnost otrok zablokira delovanje vrat. Vsekakor priporočamo – tudi zaradi otroškega veselja, ko so želeli na parkirišču ključ samo zato, da so sami odprli zadnja vrata. Za biksenonska žarometna s funkcijo AFS boste morali odšteti več kot tisočaka, a smerni žarometi vsekakor dodajo nekaj točk aktivni varnosti tega avtomobila. Res pa je, da Alhambra z dodajanjem opreme ni več prav poceni.

Ko za pisalno mizo premišlujem o tem avtomobilu, se ne morem znebiti vtisa, da je v vsakem primeru dober izbor, da bo vedno capljal za Volkswagnovim šefom. Nemci so naredili premalo, da bi bila Alhambra bolj podobna drugim Seatom, zato vsekakor trpi prepoznavnost znamke. ◀◀

TEHNIČNI PODATKI

CENA: (Porsche Slovenija, d. o. o.)
Osnovni model: 31.316 EUR
Testno vozilo: 36.105 EUR

Moč: 125 kW (170 KM)
Pospešek: 10,3
Največja hitrost: 204 km/h
Povpr. poraba: 6,9 l/100 km



NAŠE MERITVE

T = 2 °C / p = 1.031 mbar / rel. vl. = 42 % / Stanje kilometrskega števca: 3.612 km

Vozne lastnosti

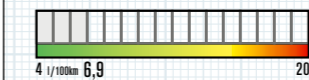
Pospeški	s
0-100 km/h:	10,3
402 m z mesta:	17,4
	(131 km/h)

Prožnost
 Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost 204 km/h (VI. prestava)

Poraba goriva l/100 km

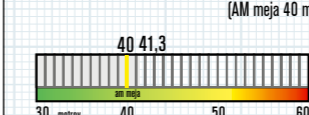
najmanjše povprečje	6,0
največje povprečje	8,1
skupno testno povprečje	6,9



Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	56	54	53	53
90 km/h	63	60	59	59
130 km/h	64	63	62	
Prosti tek				40

Zavorna pot od 100 km/h: 41,3 m (AM meja 40 m)



Napake med testom brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

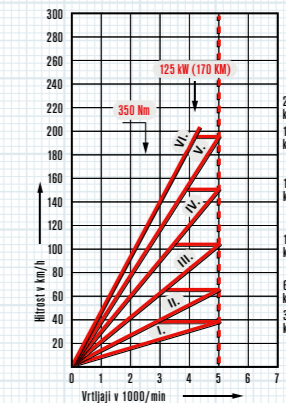
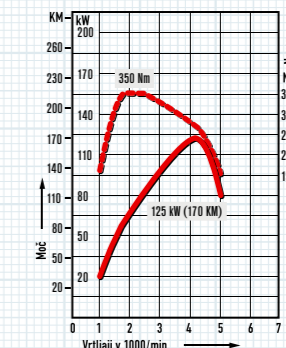


DIAGRAM MOTORJA:



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - gibna prostornina 1.968 cm³ - največja moč 125 kW (170 KM) pri 4.200/min - največji navor 320 Nm pri 1.750-2.500/min. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski robotizirani menjalnik z dvema sklopakama - gume 225/50/R17 H (Dunlop SP Winter Sport M3). **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodilni, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijaki vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne - rajdni krog 11,9 m - posoda za gorivo 70 l. **Mase:** prazno vozilo 1.776 kg - dovoljena skupna masa 2.540 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 204 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,8 - poraba goriva (ECE) 6,7/5,4/5,9 l/100 km, izpust CO₂ 154 g/km.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
 5 sedežev: 1 x nahrbtnik (20 l);
 1 x letalski kovček (36 l); 1 x kovček (85,5 l); 2 x kovček (68,5 l)
 7 sedežev: 1 x nahrtnik (20 l);
 1 x letalski kovček (36 l);
 1 x kovček (68,5 l)



UŽITEK V VOŽNJI:

Najraje ima avtoceste, najmanj zasnežene mestne drsalnice. A če bi že morali, bi izbrali prav tako kombinacijo motorja in menjalnika.

OCENA

Zunanost (15)	11	Če lahko za Sharana rečemo, da je oblikovno manj opazen, potem je Alhambra neizvirna.
Notranost (125)	109	Zelo prostorna in prilagodljiva notranost - tudi z veliko opreme. Električno pomična drsna vrata navdušijo!
Motor, pogon, podvozje (66)	55	Poskočen in varčen motor ter dvosklopnik menjalnik DSG, ki mu ima le nekaj manjših slabosti.
Vozne lastnosti (70)	52	Skoraj pet metrov je za mesto veliko, na avtocesti boste kralj. Alhambra ne mara zasnežene ceste.
Zmogljivosti (35)	28	Zelo zaželena kombinacija motorja in menjalnika - in to upravičeno!
Varnost (45)	36	Od osnovnih pomagala smo najbolj pogrešali parkirna tipala, da o parkirni kameri ne govorimo.
Gospodarnost (65)	52	Najzmogljivejši turbodizel z menjalnikom DSG ni poceni, odlična poraba goriva.
Skupaj	343	Če omahujete med Sharanom in Alhambro, naj vam namignemo, da pri Seatu ne boste prav za nič prikrajšani.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
 - ▲ DSG
 - ▲ električni pomik zadnjih drsnih vrat
 - ▲ prostornost
 - ▲ prilagodljivost
 - ▲ poraba goriva
- ▼ polžja vožnja po zasneženih mestnih cestah
 - ▼ cena
 - ▼ parkirna tipala le kot dodatna oprema
 - ▼ neizrazita podoba