

Velik!

Dolgih deset let je trajalo, da je Sharan dobil naslednika. Medtem so se družinski enoprostorci razvili in zrasli. Na srečo oboje velja tudi za novega Sharana.





▶ Sharan je bil nekdanji pojem družinskega enoprostorca, skupaj z Espaceom. Potem so prišli manjši, a še vedno dovolj družinski: Scenic in Grand Scenic, Touran, C-Max ... In Sharanov razred je rasel, le Sharan je ostal enak majhen in zastarel. A Volkswagnovci so zdaj stvar popravili odločno.

Sharan je tako zrasel, in to ne malo. 22 centimetrov več ga je v dolžino (skupaj 4,85 metra) in 9 v širino. Je pa – manj kombijevski in bolj športni obliki na ljubo – nekaj nižji, in sicer za 1,2 centime-

tra. Zunanja oblika se do pike natančno drži trenutne Volkswagrove oblikovalske DNK, zato je nos poudarjeno širok, zadnje luči pa velike. Sharan od zunaj svojo velikost pravzaprav odlično skriva, prav nič pa mu to ne uspe izza volana. Že prvi vtis je močan: velika, široka armaturna plošča, dolga potniška kabina v notranjem vzratnem ogledalu. Hudiča, je to Sharan ali Transporter?

A ne bojte se: prostora je res ogromno, a Sharan ni kombi. Sedenje je zelo avtomobilsko, saj je sedež mogoče spustiti

precej nizko, zunanja ogledala bi lahko bila večja, volan je lepo pokončen ter materiali in izdelava prestižno limuzinski. Seveda se izza volana najdejo tudi pomanjkljivosti: stopalke so zamaknjene preveč v desno, k sredini avtomobila (stopalka sklopke je skoraj na sredinski osi sedeža), kar utegne občutljivim povzročiti neprijeten občutek v spodnjem delu hrbta, preglednost, predvsem občutek, do kje segajo vogali avtomobila, pa boljša. A takih stvari se stalni voznik hitro navadi, zato večjih težav ni.

Merilniki so prijazni do oči in zelo pregledni, grafični zaslon med njimi pa vozniku (Volkswagnova klasika) zagotavlja vse pomembne in manj pomembne informacije. Za upravljanje seveda (še ena klasika) skrbijo gumbi na volanskem obroču.



Stvar je znana že dolgo, preizkušena in uporabna – zakaj bi jo torej spreminjali.

Sharan se lahko pohvali tudi z obilico odlagalnih površin, od držal za pijače do prostora za mobilnike, ključe, vključno z velikim predalom na vrhu armaturne plošče.

Oznaka Highline pomeni boljše notranje materiale. Kromirani oziroma aluminijasti dodatki na armaturni plošči, sredinski konzoli in volanu razbijajo sicer enolično monotonost sive plastike, ki jo

si omislite električna drsna vrata. Podobno velja za prtljažnik – tam sicer težav s kljuko ni, so pa vrata vendarle velika in nežni ženski roki bi električno zapiranje (z odpiranjem ni težav) prišlo prav.

Za potnike na zadnjih sedežih (ker je dno pred njimi poglobljeno, ni težav s tiščanjem kolen v brado in se zadaj sedi precej udobno) je mogoče doplačati tudi za bočne varnostne blazine, sicer pa je v Sharanu za varnost dobro poskrbljeno, tako s serijskimi varnostnimi bla-

Do hitrosti okoli slovenske omejitve sicer pride še znosno hitro, nato pa se dogajanje opazno upočasni – Sharan ni ne lahek ne majhen in velika čelna površina pač naredi svoje.

je v tako veliki kabini seveda veliko, sedeži so bili oblečeni v kombinacijo alkan-tare in usnja, predvsem pa dovolj dobro nastavljivi in zelo udobni tudi na dolgih poteh. Klimatizacija je v tem primeru več-področna, saj se da posebej nastavljati tudi za potnike zadaj.

Zadaj v tem primeru seveda pomeni drugo in tretjo sedežno vrsto. Druga je sestavljena iz treh samostojnih, vzdolžno pomičnih (za 160 milimetrov) sedežev. Sedenje na njih je udobno, saj so nameščeni precej visoko (okoli šest centimetrov višje kot recimo v prejšnjem Sharanu), tega pa bodo veseli tudi otroci, ki bodo tako bolje videli vstran in naprej. Ker se Sharan lahko pohvali z izdatno notranjo širino, bodo na njih brez težav preživeli tudi trije odrasli. Vse tri sedeže je mogoče zložiti in tako dobiti ogromen nakladalni prostor za prednjima sedežema, ki se lahko po namestitvi zaščitne mreže primerja z manjšimi dostavniki.

Tudi ko (popolnoma preprosto) izvlečete oba sedeža v tretji vrsti, za prtljago ne zmanjka prostora. Prtljažnik se namreč takrat poglobi in za prtljago še vedno ostane nekaj prostora. Dostop do zadnjih sedežev olajšajo velika drsna vrata na vsakem boku, a ima ta rešitev tudi svoje minuse. Vrata sicer za samo premikanje ne zahtevajo veliko moči, bolj moti dejstvo, da je treba za sproščanje njihovega mehanizma kljuko potegniti navzven in nekoliko nazaj, kar gre slabo skupaj z dejstvom, da je treba vrata ob tem za zapiranje potisniti naprej. Poleg tega jih je treba, da se zaprejo do konca, kar krepko zaloputniti. Ker Sharan nima možnosti samodejnega zapiranja vrat do konca (zadnjih nekaj milimetrov pomika ne povsem zaprtih vrat, kot je to možno pri večjih limuzinah), lahko le iz srca svetujemo, da

zinami kot sistemom ESP pa tudi čvrsto karoserijo.

V poglavje udobje spada tudi zvočna izolacija in tudi tu se Sharan dobro izkaže. Tudi pri mestnih hitrostih se dizelsko drdranje komaj prebije v potniško kabino, piš vetra okoli karoserije pa pri večjih hitrostih ni moteč. Dvolitrski turbodizel pod motornim pokrovom s svojimi le 103 kilovatami oziroma 140 'konji' avtocestnim



IZ OČI V OČI



Vinko Kemc

▶ Se zavedate, kako daleč v preteklosti je februar 1995? Takrat sta Ford in VW skupaj predstavila dvojčka Galaxyja in Sharana. In hkrati oba zatrijevala, da so po resnem premisleku namerno oba opremlili s klasičnimi bočnimi vrati, ker drsna delujejo preveč dostavniško.

Sharan je res presenetljivo dobro kljuboval času vseh 15 let, a – kot se zdi – ne zaradi vrat, saj so pri novem modelu, kot ste opazili, drsna. In novi Sharan je krepko pripravnejši tudi v vseh drugih pogledih, vključno s sedeži, ki jih ni treba več tovoriti iz avtomobila za povečanje prostora. Le precej precej velik je postal tale Sharan ... ◀

preganjanjem sicer ni najbolj naklonjen. Do hitrosti okoli slovenske omejitve sicer pride še znosno hitro, nato pa se dogajanje opazno upočasni – Sharan ni ne lahek ne majhen in velika čelna površina pač naredi svoje. Če se le da, posežite po močnejši, 170-'konjski' različici, sploh če veste, da se boste večkrat vozili z naloženim avtomobilom.

V testnem Sharanu je moč motorja





na kolesa prenašal šeststopenjski ročni menjalnik, ki ima (kot smo pri Volkswagnu že vajeni) kratke in natančne gibe. Spet: izberite raje DSG, da bo vse skupaj udobnejše, še posebno v mestni gneči, nujna pa taka izbira seveda ni.

V vsakem primeru boste z gorivom kar dobro varčevali, saj imajo vsi Sharani oznako Bluemotion. To pomeni sicer motorno klasiko, zato pa ima sistem start-stop, ki skrbi za varčevanje z gorivom, ko stojite na mestu (ko se zunaj ohladi, bo prihrankov manj, saj noče ugasniti motorja, če notranjost ni popolnoma segreta ali če se motor ni segrel na delovno temperaturo), večji akumulator, ki se polni le, ko motor ni obremenjen (recimo pri ustavljanju), močnejši alternator ...

Končni učinek je seveda odvisen od načina vožnje (največji prihranki v mestu), a že Sharanova testna poraba pove,

zinski kombi vsekakor odlična številka – in 70-litrska posoda za gorivo bo tako lahko zdržala (če se malo potrudite) tudi tisočaka kilometrov.

Pa poraba goriva ni edina točka, pri kateri je Sharan varčen: tudi cenovno, če ga pogledate skozi prizmo velikosti in uporabnosti, je dovolj ugoden. In ko k temu prištejete še podvozje, ki je dober kompromis med preprečevanjem nagibanja v ovinkih in blaženja udarcev izpod koles,

je jasno, da imajo Volkswagnovi razvojniki dober izgovor, zakaj smo na novega Sharana tako dolgo čakali: lahko je hitro, lahko je dobro, oboje skupaj pa (razen izjemoma) ne gre. ☞

KOLIKO STANE V EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	496
Pomoč pri speljevanju v klanec	49
Parkirna tipala spredaj in zadaj	531
Poklopní zunanji ogledali	162
Radio RCD 510	383
sedemsežna izvedba	1.299
Strešne letve	245

da sistem deluje; ustavila se je namreč tik pod osmimi litri, kar je za skoraj pet metrov dolg in tono in tri četrt težak limu-

TABELA KONKURENCE				
MODEL	Volkswagen Sharan 2.0 TDI Bluemotion (103 kW) Trendline	Renault Grand Espace dCi 150 Family	Ford Galaxy 2.0 TDCi (103 kW) Trend	Citroen C8 Hdi 160 Tendance
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1.968	1.995	1.997	1.997
največja moč (kW/KM pri 1/min)	103/140 pri 4.200	110/150 pri 4.000	103/140 pri 3.750	120/163 pri 3.750
največji navor (Nm pri 1/min)	320 pri 1.750-2.500	340 pri 2.000	320 pri 1.750-2.750	340 pri 2.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.854 × 1.904 × 1.720	4.856 × 1.894 × 1.819	4.820 × 1.885 × 1.760	4.726 × 1.854 × 1.752
največja hitrost (km/h)	194	194	193	196
pospešek 0-100 km/h (s)	10,9	10,6	10,6	11,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,8/4,8/5,5	9,2/6,4/7,4	7,2/4,9/5,7	7,4/5,0/5,9
izpusti CO ₂ (g/km)	143	196	152	155
cena osnovnega modela (evri)	26.052	38.290	30.280	35.750

TEHNIČNI PODATKI

CENA: (Porsche Slovenija, d. o. o.)
1.4 TSI (110 kW) Trendline: 24.932 EUR
2.0 TDI (103 kW) Highline: 29.406 EUR
Testno vozilo: 32.571 EUR

Moč: 103 kW (140 KM)
Pospešek: 12,1 s
Največja hitrost: 194 km/h
Povpr. poraba: 7,9 l/100 km

Garancija:
 2 leti splošne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavljenje, neomejena mobilna garancija ob rednem servisiranju pri pooblaščenih servisirjih.

Predvideni redni servisi:
 Servisni interval na 20.000 km ali eno leto.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	1.002	obvezno zavarovanje (2):	3.605
gorivo	9.417	kasko zavarovanje (2):	4.965
gume (1):	2.456		
izguba vrednosti po 5 letih:	9.999		
Skupaj:			31.444
Strošek za prevoženi km:			0,31 EUR/km

(1) - upočevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
 (2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 9°C / p = 991 mbar / rel. vl. = 57 % / Gume: Bridgestone Blizzak LM-25 225/50 R 17 W / stanje kilometrskega števca: 2.484 km

Vozne lastnosti

0-100 km/h:	12,1 s
402 m z mesta:	18,0 s (123 km/h)

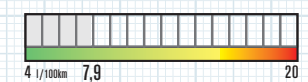
Prožnost

50-90 km/h (IV./V.):	8,9 s/14,8 s
80-120 km/h (V./VI.):	15,4 s/19,9 s

Največja hitrost 194 km/h (VI. prestava)

Poraba goriva l/100 km

najmanjše povprečje	6,8
največje povprečje	9,8
skupno testno povprečje	7,9



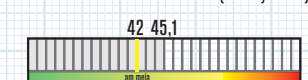
Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	54	52	50	50
90 km/h	60	58	58	56
130 km/h	60	64	62	60
Prosti tek	39			

Zavorna pot m

od 130 km/h:	78,4
od 100 km/h:	45,1

(AM meja 42 m)



Napake med testom

brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

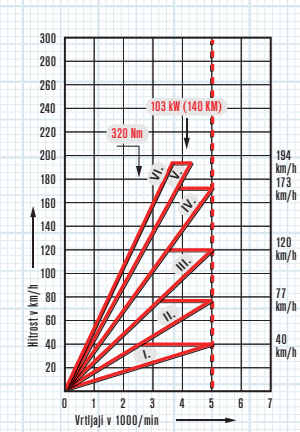
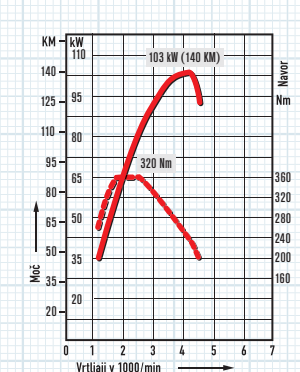


DIAGRAM MOTORJA:



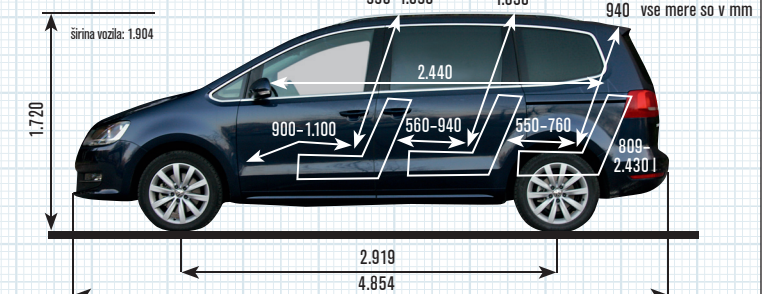
UŽITEK V VOŽNJI:

☺☺☺☺☺
 No, ja. Limuzinski kombi, le 140-'konjski' dizel in podvozje, usmerjeno bolj k varnosti in udobju, res niso recept za vozišne užitke.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 81 × 95,5 mm - gibna prostornina 1.968 cm³ - kompresija 16,5 : 1 - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4.200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,4 m/s - specifična moč 52,3 kW/l (71,2 KM/l) - največji navor 320 Nm pri 1.750-2.500/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,769; II. 1,958; III. 1,257; IV. 0,870; V. 0,857; VI. 0,717 - diferencial 3,944 (1., 2., 3., 4. prestava); 3,087 (5., 6., vzvratna prestava) - platišča 7J × 17 - gume 225/50 R 17, kotalni obseg 1,98 m. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.699 kg - dovoljena skupna masa 2.340 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 2.200 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 194 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - poraba goriva (ECE) 6,8/4,8/5,5 l/100 km, izpust CO₂ 143 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.904 mm - kolotek spredaj 1.569 mm - zadaj 1.617 mm - rajdni krog 11,9 m.
Notranje mere: širina spredaj 1.520 mm, v sredini 1.560, zadaj 1.500 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, v sredini 500 mm, zadnji sedež 420 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 73 l.



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

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zračni zavesi - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik sip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - večopravilni volanski obroč - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini in globini nastavljen volanski obroč - tipalo za dež - po višini nastavljen voznikovo sedež - grelje prednjih sedežev - deljiva sredinska klop - potovalni računalnik - tempomat.

OCENA

Zunanost [15]	12	Kot je značilno za Volkswagne, precej agresiven nos in bolj umirjen zadek.
Notranjost [125]	109	Prostora, prilagodljiv, a brez pomembnih kosov opreme (recimo ni bluetooth za prostoročno telefoniranje).
Motor, pogon, podvozje [65]	53	Varčen motor, ki pa je po zmogljivostih na meji uporabnosti v takšnem avtomobilu.
Vozne lastnosti [70]	53	Za lagodna mestna manevriranja je skoraj petmetrski Sharan že malo prevelik.
Zmogljivosti [35]	24	S tako motoriziranim Sharanom ne boste med hitrejšimi, še posebno pri avtocestnih hitrostih.
Varnost [45]	36	Odlična pasivna varnost in visok rezultat na preizkusnem trku EuroNCAP, lahko pa bi imel več pomagal za voznika.
Gospodarnost [65]	52	Varčen in glede na velikost in uporabnost tudi ne predrag.
Skupaj	339	Kdor čaka, dočaka, pravimo, in pri Sharanu smo dočakali velikega, uporabnega in ekološko ozaveščenega naslednika.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5
 Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ sedeži
- ▲ poraba
- ▲ prostornost
- ▲ prtljavnika
- ▲ zvočna izolacija
- ▲ prilagodljiva notranjost
- ▼ drsna vrata
- ▼ malce preslaboten motor
- ▼ prerевна osnovna oprema
- ▼ stopalke zamaknjene preveč v desno