

Vozili smo
VOLKSWAGEN SHARAN

WELCOME TO THE CLUB!



Volkswagen sharan in ford galaxy (o premierni vožnji slednjega boste brali v naslednji številki AM) sta torej dvojčka, toda zgolj

po poreklu. Takoj ko bosta letos jeseni zapeljala med kupce, bosta tekmeča, po vseh veljavnih tržnih zakonih.

Gneča se veča! Enajst let za Renaultom (espace), pet let za Toyoto (previa) ter več kot leto za Peugeotom, Citroënom, Fiatom in Lancio (806, evasion, ulyse, Z) je uspelo tudi Volkswagnu in Fordu. Njun joint venture pomeni ta hip nova limuzinska kombija in novo tovarno (Auto Europa) v portugalski Palmeli. Partnerstvo poteka v razmerju 50 : 50, pri čemer je Volkswagnov delež razvoj vozila, Fordov pa njegova proizvodnja.

Volkswagen sharan so z zunanjimi merami zakoličili natanko med passat variant in caravelle bus. Zamude, glede na prej ome-

njene limuzinske kombije, Volkswagnovi tržniki ne priznajo. Trdijo celo, da se je sharan rodil ravno ob pravem času, torej zdaj, ko



prodaja osebnih avtomobilov v zahodni Evropi zlagoma upada, prodaja limuzinskih kombijev (MPV= večnamenskih vozil) pa narašča. Če se bo njihova napoved o skupaj pol milijona prodanih MPV v predzadnjem letu tega tisočletja uresničila, utegne biti sharan (no, pa tudi galaxy) resnično zadetek v polno. Če se ne bo, pa bodo morali ustvariti drugačen volkswagen (in ford).

Sharan je od zadaj zelo pasatovski, od spredaj rahlo polovs-

ki, sicer pa potovalnik s peterimi klasičnimi vrati, z največ sedmimi (2+3+2) sedeži ter - ob polni zasedenosti - z dokaj teoretičnim prtljažnikom za zadnjima naslonjaloma.

Opremo prodajajo v paketih CL (osnovna), GL (komfortna) in carat («nedeljska»), v zvezi s tem pa je moč pričakovati številne prijetne reči: na primer vrtljive prednje sedeže ali v mizice sklopljive ali povsem odstranljive sedeže v zadnjem delu vozila, pa tudi kakovostno tapetniško ob-

delavo, klimatsko napravo (tej se glede na grelne učinke velikih šip, predvsem prednje, sploh ni pametno odreči) ter druge veselosti.

Da fordovci niso držali križem rok, opominja armaturna plošča a la mondeo, Fordovi pa so tudi ročni menjalniki ob Volkswagnovih motorjih.

Motorja sta bila za krstno vožnjo dva bencinska: 2,0-litrski štirivaljnik in 2,8-litrski VR6, oba s petstopenjskim ročnim ali pa s štiristopenjskim samodejnim menjalnikom. Turbodizel z 1,9 litra gibne prostornine in z neposrednim vbrizgavanjem goriva (TDI), s katerim bodo letos zaokrožili sharanovo motorizacijo (ta motor bo pozneje dobil več moči), bo na voljo brez avtomatike v menjalniku. Že jeseni bodo prednjemu pogonu dodali tudi prenos moči k vsem štirim kolesom (sharan syncro), iz oči v oči z občinstvom pa se bodo vsi sharani hkrati srečali na frankfurtskem avtomobilskem salonu.

Sharan seveda ni čudež. Davak, ki ga z zunanjo okolostjo odšteva ugodnemu količniku zračnega upora $C_x = 0,31$, je najprej opaziti v zadku: ne le zaradi pičlega osnovnega prtljažnika, ki ga je šele z zlaganjem in odstranjevanjem sedežev mogoče povečati od 256 do 812 in nazadnje do 2610 litrov praznine, ampak tudi zaradi skopih kolenskih mer, predvsem pred zadnjo sedežno vrsto. Ampak podobne težave imajo vsi (sodobni) MPV.

Daleč najboljše in prav nič slabše kot v podobno velikih limuzinah sedita voznik in njegov desni sopotnik. Prostor zanju je odlično odmerjen, sedeža sta temeljita in prikladno pomična, kokpit v celem - od merilnikov, stikal in ročic do razdalj med nastavljenim volanskim obročem, prestavno ročico in pedali - pa ne dovoljuje nikakršnega nerganja. Dobra je tudi voznikova vidljivost, po zaslugi »nevidnega« nosu ter velikih zunanjih ogledal, udobnost in sproščenost vožnje pa povečujeta še dobra zvočna izolacija (kolesne obese so vpete na pomožne okvirje) in lahkotna vodljivost sharana.

Sharan je zanesljiv v ravni smeri (celo ob nepreizrazitem bočnem vetru) in uživaški na ovinkih. Prednji pogon, s čisto rahlo zahtevo po dodajanju vola-



na in z dobrim kompromisom med čvrstostjo ter udobnostjo vzmetenja ne ponuja zoprnih presenečenj, omogoča pa - brez večjega mojstrstva - varno nadzirljivo spodnašanje zadka.

Z motorjem VR6 je sharan solidno motoriziran avtomobil, s samo dvolitrskim bencinskim motorjem, predpostavljam pa, da je tako tudi ob TDI v nosu, pa vozilo s povprečno 1800 kilogrami prazne teže ni več najposkočnejše sorte. Še posebej, če je vozniku v pomoč samodejni menjalnik.

Težo prispevajo predvsem temeljita konstrukcija in vsiti varnostni dodatki, všteti dve zračni vreči in všteti odločno upoštevanje najnovejših zahtev pri testnih trčenjih.

Ime sharan je umetno, namiguje pa na eksotiko in avanturizem. Saj je jasno, da se, ko gre za kupce, sharan želi spogledovati z mladimi ljudmi, všteti njihove družine. In da potovalnost ni zgolj vožnja od mesta do mesta.

Volkswagnov cilj je tudi tokrat zelo ambiciozen: prehiteti tekmece iz kluba MPI in postati njihova številka ena. Torej se utegne pripetiti, da nad dobrodošlico »Welcome to the club!« ne bodo vsi enako navdušeni.

MARTIN ČESENJ