

TEST VOLKSWAGEN SHARAN 2.0 TDI DSG HIGHLINE

Autor Davor Kindy
Petak, 12 Studeni 2010
Zadnja Promjena Srijeda, 17 Studeni 2010

Na drugu generaciju Volkswagenovog monovolumena višestruke srednje klase, sa sedam sjedala, trebalo je pri ekati punih 15 godina. Isplatilo se, jer je iz Wolfsburga stigao model, koji bi mogao biti uzor svima koji žele napraviti križanca limuzine i kombija. Dobro se podsjetiti da je prvi Sharan predstavljen u velja i 1995., kao blizanac Ford Galaxyja. Oba su se proizvodila u Portugalu. Da je ljubav pukla, postalo je jasno prije pet godina, kad je Ford predstavio novog i samostalnog Galaxyja, a Volkswagen je proizvodnju zadržao do nedavno.

U usporedbi s prethodnikom, novi je Sharan porastao za cijelu klasu. Dužina mu je povećana sa 463,5 na 485, a širina sa 181 na 190 cm

Novi je model toliko poboljšani, da teško može stati u istu reenicu s prethodnim. Na prvi se pogled uo avaju maska u stilu nove generacije Polo-Golf-Passat te znatno ve i gabariti. Duga ak 485, širok 190 i visok 172 cm, novi je model 22 centimetra duži, ak deset širi i jedan niži od prethodnog. Povećan je i međuosovinski razmak, sa 283,5 na 292 cm. Korištenjem visokog vrstog elika karoserija je, usprkos znatno većim gabaritima, olakšana za 30 kg. Na vratima su bila klizna vrata, koja znatno olakšavaju komunikaciju s drugim i trećim redom sjedala.

Snažno ukorijenjen prednji dio, sa svjetlima i diodama u farovima i maskom u stilu novog Passata, osigurava povoljnu aerodinamiku

Testni je model opremljen dizelskim motorom 2.0 TDI sa 140 KS, a dostupna je i verzija sa 170 KS te benzinci 1.4 TSI sa 150 KS i 2.0 TSI sa 200 KS. Svi imaju turbopunja i izravno ubrizgavanje. To je i najzanimljivija motorizacija, koju se birati osamdeset posto naših kupaca. Uglašen dizelaš, koji je nakon prelaska s pumpe-düse na common-rail ubrizgavanje imao problema s brizgalicama Siemens (to je konačno riješeno), u svemu je ostalom izvrstan. Lijepo vuče od niskih do visokih okretaja te je prilično elastičan. Dobro se nosi s masom od 1,7 tona, čemu doprinosi izvrstan sekvencijalni automatski mjenjač sa šest stupnjeva i dvostrukom spojkom.

Uglašen dizelaš sa 140 KS iznenađujuće se dobro nosi s masom od 1,7 tona, čemu pomaže izvrstan DSG mjenjač, a na testu smo prosječno trošili samo sedam litara

Kad golemi automobil, s mogućnošću kombija, stotku uhvati u 10,9 sekundi i postiže 191 km/h, teško je i teško prigovoriti. Pogotovo to Sharan i potpuno opterećen ne gubi dah. Radi najmekše meću u svim dvolitrenim dizelašima. Ne može se reći da je eksplozivan, ali ponaša se spontano, čemu doprinosi DSG mjenjač, koji je, iz godine u godinu sve bolji. Uz sve ide i povoljna potrošnja - u normalnoj se vožnji može računati s prosjekom nešto većim od šest litara. S obzirom na veličinu i mogućnost nositi auta - izvrsno. Štedljivosti i smanjenju emisije štetnih plinova doprinosi i ekološki paket BlueMotion.

Pojedinačno obaranje svih sjedala omogućava povećanje prtljažnika do čak 2430 litara, komfor u srednjem redu je raskošan, a za odrasle putnike dovoljno mjesta ima i u trećem redu

Prostranost je za klasu bolja nego kod prethodnika. U srednjem se redu komforno mogu smjestiti tri krupne osobe, a punopravna su i sjedala u tre em redu. Stražnji je multilink osigurao bolji kompromis stabilnosti i udobnosti te cijelo podvozje, s upravlja em i ko nicama, zaslužuje pohvale. Funkcionalan sedmerosjed, ija sjedala iz drugog i tre eg reda lako uranjaju u podnicu te se osloba a prostor obujma 2430 litara, vozi se precizno i jednostavno, poput obi nog automobila. U vožnji do izražaja dolazi i dobro prigušnje buke i vibracija. Sve nadopunjuje bogat paket opreme Highline, koji je u testnom modelu oplemenjen doplatama skupljim od deset tisu a eura. A ve standardna je cijena blizu 37.000 eura...
dr. Željko Marušković

Me uosovinski razmak, kao najbolji pokazatelj prostranosti, rastegnut je sa 283,5 na ak 292 cm

TEHNI KE KARAKTERISTIKE

Motor: dizelski, redni, 4-cilindarski, hla en teku inom, ugra en sprijeda poprijeko, blok od sivog lijeva, dva bregasta vratila (zup asti remen), etiri ventila po cilindru, direktno ubrizgavanje common-rail, turbopunja promjenjive geometrije

Obujam: 1968 ccm

Provrt x hod: 81,0 x 95,5 mm

Snaga: 81 kW/140 KS pri 4200/min

Moment: 320 Nm pri 1750 - 2500/min

Pogon: na prednje kota e

Mjenja : automatski DSG, 6 stupnjeva

Ovjes: sprijeda neovisan, s popre nim trokutastim ramenima, McPhersonove opružne noge, stabilizator: straga neovisan, s uzdužnim i popre nim ramenima, (multilink), stabilizator

Ko nice: sprijeda samoventilirani diskovi 305 mm, straga puni diskovi 302 mm, ABS+EBV

Gume: 225/50 R17

Karoserija: monovolumen, 5 vrata, 7 sjedala

Dimenzije: 485,5x190,5x172 cm

Osovinski razmak: 292 cm

Prtljažnik: 809/2430 litara

Masa/nosivost: 1710/610 kg

Spremnik goriva: 70 l

Krug okretanja: 10,9 m

Najve a brzina: 191 km/h

Ubrzanje 0-100 km/h: 10,9 s

Potrošnja: 7,1/4,8/5,7 l/100 km

Potrošnja na testu: 7,0 l/100 km

CIJENA: 36.780 EUR (testni model 47.020 EUR)

OPREMA HIGHLINE

automatska klima * sjedala koža-alcantara * grijanje prednjih sjedala * radio/CD/Mp3 * maglenke * ASR, ESP * upravlja i mjenja u koži * tempomat * putno računalo * start&stop * el. stakla i retrovizori * alu naplaci 17" * parkirni senzori * kromirani detalji * el. parkirna kočnica

DOPLATE

metalik * parkirna kamera * bi-ksenonska svjetla * el. podizanje sjedala * daljinsko otvaranje kliznih vrata * el. otvaranje stražnjih vrata * treći red sjedala * el. podizanje amortizera * zacrnjena stražnja stakla * multimedijski priključci...

UKUPNO: 10.240 EUR

Još fotografija...

Daljinsko otvaranje stražnjih kliznih vrata, koja se iznutra aktiviraju tipkom na stupu, znatno povećava komfor na drugom i trećem redu sjedala