

Volkswagen Sharan (1995 - 2010)

Plezier voor zeven

Autotest | Sommige autokopers stellen haast onmogelijke eisen aan een nieuwe auto. Hun auto moet zakelijk en representatief zijn en tegelijkertijd voldoende ruimte bieden om niet vier, maar minimaal zes personen in alle luxe te vervoeren. Diezelfde auto moet buiten kantooruren praktisch en kindvriendelijk zijn en zich lenen voor allerlei familie-uitstapjes en hobby's. Volkswagen zag deze haast onmogelijke taak als een uitdaging en noemde het resultaat "Sharan".

Alleen ruimte creëren kan iedereen. Maar als de eis is dat de auto zakelijk en representatief moet overkomen, voldoet een bestelbusje met extra glas niet meer. Daarom ontwierp Volkswagen de Sharan met een gestroomlijnde neus, veel glasoppervlak en fraaie koplampunits achter helder glas. Ondanks de forse buitenmaten oogt de auto daarmee modern en bescheiden.

Om iedere associatie met een bestelbusje te voorkomen, koos Volkswagen voor scharnierende achterdeuren in plaats van schuifdeuren. Dat staat de auto inderdaad heel aardig, maar in een krappe parkeergarage met enthousiast uitstappende kinderen is de eerste lakschade al snel gemaakt en waren schuifdeuren toch echt praktischer geweest.



Vergadering

In het interieur staat "groot" centraal. De voorruit is iets groter dan de etalageruit van een groot warenhuis, de zonnekleppen overtreffen menig skateboard en de voorstoelen bieden gemakkelijk ruimte aan een nijlpaardfamilie. Het dashboard loopt diep naar voren door, waarbij de ruimte is gebruikt voor een groot centraal geplaatst bergvak.

De grote voorstoelen zijn in alle richtingen verstelbaar met één extra: de stoelen kunnen draaien om de as. Dat is overigens wel even oefenen, want afhankelijk van de stand van het stuurwiel en de rugleuning, draait de bestuurdersstoel maar net langs het stuur.



Wanneer de voorstoelen met de rugleuningen naar de voorruit zijn gedraaid, is de eerste stap gezet om de

Sharan om te toveren tot een mobiele vergaderruimte. De eerste achterbank telt drie zitplaatsen. De buitenste twee kunnen worden verwijderd, terwijl de middelste wordt opgeklapt tot tafeltje. Volkswagen heeft niet voorzien in opbergruimte voor de stoelen, zodat deze helaas thuis moeten blijven. Aan de twee zitplaatsen van de tweede achterbank hoeft niets te worden veranderd, zodat de rijdende vergaderkamer voor vier personen een feit is.

Deze zakelijke kant is slechts één aspect van de Sharan. Als vrijetijdsauto moet de Sharan nog veel meer gedaanten aannemen: soms voor het vervoer van fietsen, surfplanken of jetski's, dan weer voor populaire kinderen met veel vriendjes en vriendinnetjes. Wanneer alle stoelen zijn gemonteerd, biedt de Sharan ruimte aan zeven personen. Die ruimte is opgebouwd uit twee stoelen voorin, drie zitplaatsen op de eerste achterbank en twee op de tweede. Het gaat hier steeds om volwaardige plaatsen waar ook een volwassene goed zit. Achter de tweede achterbank is een bescheiden bagageruimte te vinden waar, met enige goede wil, een grote koffer of een aantal weekendtassen een plek kunnen vinden.



Alle stoelen kunnen naar wens worden verwijderd om bijvoorbeeld de bagageruimte te vergroten ten koste van het aantal zitplaatsen. Afhankelijk van de locatie van de opgeofferde stoelen, kan worden gekozen voor een brede of juist een diepe bagageruimte.

Het verwijderen en installeren van de stoelen geeft in het begin een echt Ikea-gevoel. Rommelend met het instructieboekje in de hand moet het allemaal mogelijk zijn, maar het hoe-en-waarom is in het begin een behoorlijk raadsel. Gelukkig blijken de procedures uiteindelijk redelijk eenvoudig en zal de Sharan-bezitter zijn of haar auto in enkele minuten kunnen transformeren van een 7-persoons reisauto tot 2-persoons vrachtvervoerder en alles wat daar tussenin zit.



Daarbij is belangrijk dat de Sharan in iedere configuratie solide aanvoelt. Volkswagen heeft nooit concessies aan de veiligheid gedaan, zodat auto en inzittenden zich in iedere gedaante van de Sharan op hun gemak zullen voelen.

Vliegdekschip

Rijden met de Sharan geeft de bestuurder de eerste paar minuten van de proefrit het gevoel op de brug van een vliegdekschip te staan. Ook nu is alles groot en zit de bestuurder hoog boven het overige verkeer. Gelukkig laat de Sharan zich eenvoudig rijden. Door extra zijruitjes op de hoeken is de auto gemakkelijk te overzien en vormen smalle straatjes geen enkel probleem.

Alleen bij parkeren is het zaak rekening te houden met de lengte van de auto. De gemiddelde Nederlandse parkeerplek is niet berekend op een auto van 4 meter 63, zodat de voor- en achterbumper altijd iets buiten

het vak zullen steken. Eerder genoemde hoge zit geeft niet alleen een machtig, maar ook een ontspannen gevoel. De bestuurder kijkt simpelweg over het overige verkeer heen en kan daarmee beter anticiperen en meer relaxed rijden.

Afhankelijk van het gebruik, kan worden gekozen voor een benzine- of dieselmotor. Omdat een auto in deze prijsklasse veel en vooral zakelijk zal worden gebruikt, viel de keuze voor de testauto op de 1.9-liter turbodiesel. De verhouding tussen deze bescheiden motorinhoud en de weinig bescheiden omvang van de auto, lijkt in eerste opzicht wat krom. De 115 paardekrachten die de diesel produceert zijn echter ruim voldoende om de Sharan meer dan vlot in beweging te zetten.

100 km/u lijkt onwaarschijnlijk langzaam, 120 km/u is wandeltempo en alles daarboven begint aardig te worden. Wie zich desondanks aan de in Nederland geldende snelheidslimieten houdt, kan dankzij de zesde versnelling en cruise control niet alleen stil en comfortabel maar vooral zuinig rijden. Aan het einde van de testperiode zou het gemiddelde verbruik van deze mastodont een keurige 1 op 18 bedragen.



Wegligging

Niet alleen op uiterlijk, maar ook wat betreft het rijgedrag heeft Volkswagen er alles aan gedaan iedere vergelijking met een bestelbus te voorkomen. Alhoewel de Sharan zeker niet als een gemiddelde

personenauto rijdt, gaat de vergelijking met een busje ook niet op. Schakelen en remmen doet de Sharan als een goede personenauto.

De wegligging is, ondanks het hoge zwaartepunt, voorbeeldig. Een aantal favoriete bochten en klaverbladen in de buurt van de redactie vormden voor de Sharan geen enkel probleem bij snelheden waar menig sportcoupé al redelijk zou beginnen te zweten.

Het uitrustingsniveau is sterk afhankelijk van de gekozen uitvoering. De testauto in "Comfort line" is vooral gericht op zakelijk gebruik en is daarom voorzien van kledinghangers achter de hoofdsteunen, cruise control, elektrisch bedienbare zijruiten (voor en achter) en alle gangbare veiligheidsvoorzieningen in de vorm van vier airbags en ABS. Alleen de links en rechts gescheiden klimaatcontrole is een optie van de testauto.

Conclusie

Volkswagen zag de uitdaging een "full size MPV" te maken en nam deze aan. Tijdens de testperiode is de Sharan op ieder denkbaar punt getest. De auto heeft veel snelwegkilometers gemaakt, heeft middenin de nacht de binnenstad van Amsterdam onveilig gemaakt, bood ruimte aan een in scène gezette redactievergadering en mocht tot twee keer toe kantoormeubilair verhuizen. Keer-op-keer nam de Sharan de uitdaging aan en slaagde. Daarbij maken de uitstekende wegligging en prima presterende dieselmotor de auto tot een plezier om te rijden. Plezier voor zeven! ■



Specificaties

Volkswagen Sharan (1995 - 2010) Comfortline 1.9 TDi

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	463 x 181 x 176 cm
Wielbasis	284 cm
Gewicht	1.583 kg
Aanhanger	700 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	256/2610 l
Bandenmaat	190/60R16

Motor en prestaties

Motorinhoud	1896 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	115 pk @ 4000 tpm
Koppel	310 Nm @ 1900 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13,7 sec.
Topsnelheid	181 km/u
Verbruik gemiddeld	6,6 l / 100 km
Verbruik stad	8,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	178 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 38.850,-
Prijs instapmodel	€ 31.945,-