



# Sharan TDi 115 cv 6V Comfortline



Le modèle testé était équipé du moteur diesel 1.9 TDi 115cv dont le couple atteint 310 Nm à 1900 tr/min grâce à son turbocompresseur à

Volkswagen Sharan, Ford Galaxy et Seat Alhambra sont trois monovolumes fabriqués dans la même usine au Portugal qui se partagent plate-forme et motorisations.

Le Sharan propose 5 mécaniques et 3 transmissions différentes. Toutes les versions Sharan en boîte manuelle sont dotées d'une sixième vitesse, source d'économie de carburant, pour autant que l'on s'habitue à la passer. Sur l'itinéraire où d'autres monovolumes diesel consomment environ 7 à 8 litres aux cent, le Sharan s'est satisfait d'un petit 6,8 litres ce qui représente une autonomie appréciable d'environ 1000 km. Essai principalement sur autoroute et sans avoir utilisé l'air-co, j'en conviens.

géométrie variable et aux injecteurs pompes.

La vitesse de pointe annoncée n'a rien de respectueux des limitations belges de vitesse, même sur autoroute. Le poids du Sharan (près de 1700 kg à vide, qui dépassent allègrement les 2 tonnes avec 7 personnes à bord et les cartables ou les bagages) et la tenue de route inhérente aux grands et hauts gabarits incitent à une conduite coulée. Ou du moins devrait le faire ! Dans ces conditions, le comportement routier est satisfaisant et la tenue de cap imperturbable.

Heureusement, tous les nouveaux Sharan sont équipés de série de l'ESP et de l'ABS. Le programme de stabilité électronique ESP



contribue à maintenir le Sharan dans le droit chemin, quoi qu'il arrive. Capable de détecter les premiers indices d'une situation critique avant qu'elle ne s'installe et que le conducteur n'en prenne conscience, il intervient en quelques millièmes de seconde sur le système de freinage ou la gestion du moteur pour rétablir la stabilité du véhicule.

En dépit de sa précieuse contribution à la sécurité, cet auxiliaire ne dispense nullement le véhicule des contraintes des lois de la physique ni le conducteur de son devoir de vigilance.

Une autre composante importante du concept de sécurité active réside dans le système antiblocage des roues (ABS) couplé à un répartiteur électronique de freinage (EBV) qui assure une distribution optimale des forces de freinage entre l'essieu avant et l'essieu arrière que le Sharan soit lourdement chargé ou non. Son intervention améliore sensiblement le comportement lors du freinage et la stabilité générale du véhicule.

Comme pour tous les produits de la marque teutonne, la qualité de la finition est excellente. Le système APS (Acoustic Parking System) à l'avant et à l'arrière est un équipement nécessaire pour appréhender correctement les limites du véhicule. Enfin, l'ordinateur de bord contribue efficacement à l'observation de sa conduite et, ipso facto, au respect de l'environnement.

Je voudrais pourtant bémoliser ce tableau : d'une part le Sharan est bruyant (moteur et roulements des pneumatiques) et d'autre part, vous devrez investir près de 29.664.01 EUE pour naviguer à bord de ce vaisseau apte à accueillir confortablement ses passagers.

