

## Test: VOLVO 960



Švedski luksuz: z usnjem in elektriko

Pri Volvu se je pametno spoznati na številke. Le tako se boste prebili skozi seznam osmih osnovnih modelov, ki jih ponujajo, in spoznali razlike med njimi. Tudi tole: da poganja volvo 940 (Test – Am, 5/1992) štirivaljni, volvo 960 pa šestivaljni motor. Čeprav sta avtomobila na videz povsem enaka.



Toda videz tudi malce varja. Resda sta karoseriji – spredaj podedenovan oglati, zadaj pa že skoraj moderno obli – istih mer in potez, a je razlika med njima vseeno opazna. Predvsem na račun prestiša! Ta čas, ko se z volvom 940 vozita še v (privzidignjenem) srednjem avtomobilskem razredu, se z volvom 960 odpeljejo vsaj stopnicu više. Ta gre na račun širših kolesnih gum, oholejše in skoraj v celiem usnjene notranjosti, imenitnejšega volanskega obroča, temeljitejše zadnje preme in odločno zmogljivejše pogonske mehanike.

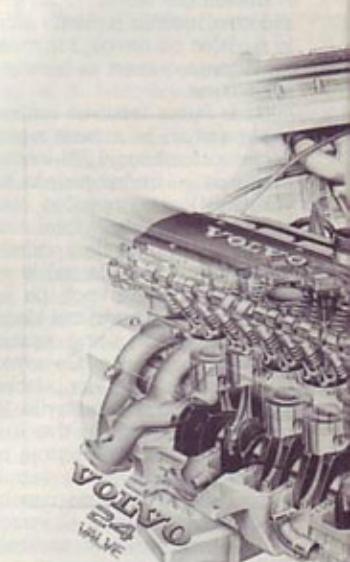
Motor v nosu je B6304F. Šifro je moč razložiti tudi brez Jamesa Bonda. B pomeni bencinski gorivo, 6 je tu zaradi šestih valjev (v vrsti), 30 oznanja zaokroženo trilistrsko gibno prostornino, 4 so ventili za vsak valj, F pa pove, da je izpuh kataliziran. V celiem iz lahke kovine izdelan motor (ki

tehta zdaj le 182 kilogramov) je bil po prvotni zasnovi Audijev, a so ga pozneje zaradi tedanje prevelike teže pri Volvu na novo vzeli v roke ter ga končno s Porschejevo pomočjo pripravili za serijsko proizvodnjo. Zdaj bo vsak čas star dve leti, njegove preostale lastnosti pa so naslednje: dve odmični gredi v glavi, dolgi batni gibi, Boschev motronic za polnjenje in vžig ter največja moč 150 kW (204 KM) pri 6000 vrtljajih v minutu ter največji navor 267 Nm pri 4300 vrtljajih v minutu. Majhno težo in razmeroma skromne zunanjne mere motorja so dobili tudi s pomočjo računalniškega snovanja, klasična tesnila so zamenjali s tekočinskimi, pline in gorivo v izgorevalnih prostorih nadzirajo lasersko, vsak valj ima svojo vžigalno tuljavo, sesalne cevi in vbrizgovale šobe so z gumijastimi tesnili zavarovali pred tresljaji, pa tudi celoten motor je hidravlično vpet v karoserijo. Sprotno zaznavanje

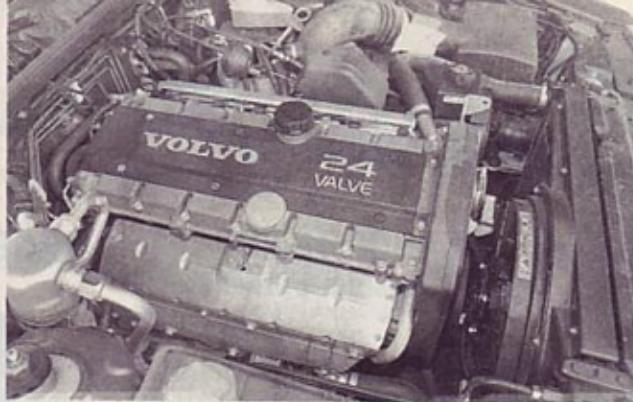
klenkanja omogoča uporabo goriva v razponu od 91 do 95 oktanov, mikroprocesorji pa bedijo tudi nad samou diagnozo in čistočo izpuha.

Ampak modernega prenosa moči k zadnjima kolesoma s tem še ni konec. Volvo 960 je namreč na voljo izključno s prav tako svežim štiristopenjskim samodejnim menjalnikom, razvitim posebej za motor, s katerim so ga spojili. To dokazujejo premišljeno izbrana prestavna razmerja, opremljenena z opazno kako-vostnimi pretikanji in s prijetnimi elektronskimi triki. Poleg ročice za izbiro »samodejnih« položajev je vozniku na voljo še stikalno za tri programe: E (varčnost), S (športnost) in W (zima). Prvi je namenjen vožnji z nižjimi in zato varčnejšimi motorimi vrtljaji; drugi je po volji zahtevnejšim voznikom, ki se ne ozira na motorno žej; in tretji je tu zaradi cestne spolzkošči. Pa to še ni vse: za vožnje po klancih navzdol so

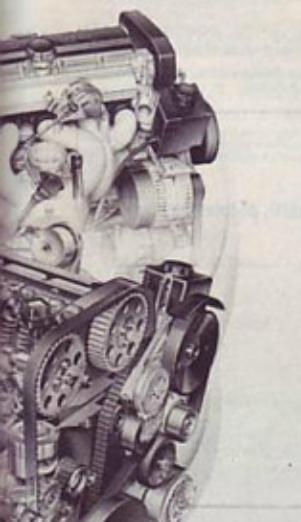
# SEVI S



Pod motorno kožo: moderna tehnika



Pol nos: vzdolžni šestvaljnik



pritaknili samodejno motorno zavoro (ta se sproži, kadar voznik popusti pedal za plin, a se hitrost vozila vseeno povečuje, pri čemer mora biti ročica v položaju D, ob izbranem programu E); zoper zdrsavanje gnanih koles so vgradili napravo, ki to preprečuje; zoper morebitne motnje v elektroniki menjalnika pa zaslini program, s katerim je moč (ob delujočih dveh prestavah) vselej pripeljati do mehanika.

**M**ed našimi meritvami smo izbrali program S, do konca pohodili »kick-down« ter izmerili naslednje pospeške: do hitrosti 60 km na uro v 5,4 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,4 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 13,1 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 18,4 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 25,9

sekunde. Pri tem velja upoštevati, da mora sicer zmogljiv motor premagovati precejšnjo težo vozila, a da to – družno z menjalnikom – počne zelo dostojanstveno in uglaljeno. Pa sem za uglajeno – upoštevaje pravkar omenjene okoliščine – ocenil tudi povprečno porabo goriva: 14,6 litra neosvinčenega bencina super na 100 prevoženih kilometrov. Če bi bilo stikal ob prestavnici ročici manjkral v položaju S in večkrat v položaju E, bi bila številka še za kak liter ugodnejša.

Tako pa je bilo ugodno predvsem počutje. Posamično obešeni in skrbno voden zadnji kolesi sta dovolj netežavni za ostrejše vožnje, kolesno in sedežno vzmetenje se izredno dobro dopolnjujeta, volan je lahko, mini-klima v avtu zmogljiva, vidljivost dobra, zavore zanesljive, le zračni piš ob karoseriji je moteče preglašen, avtomatski pasovi pa

## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – širiškatni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtilna gib 83,0 x 90,0 mm – gibna prostornina 2922 kubikov – kompresija 10,7:1 – največja moč 150 kW (204 KM) pri 6000/min – največji navor 267 Nm pri 4300/min – ročična gred v 7 ležajih – 2 odmrični gredi v glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke kovine – po 4 ventili za vsak valj – elektronsko vibrizgovanje goriva in vžig – vodno hlađenje – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 1470 W – uravnavani izpušni katalizator

**Prenos moći:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – samodejni širokostenjski menjalnik (čisin warner) – prestavna ročica na tleh, položaji ročice P-R-N-D-3-L – prestavna razmerja: I. 2,800; II. 1,530; III. 1,000; IV. 0,750; vzvratna 2,390 – diferencial 3,730 – plastično 6J x 15 – gume 195/65 VR 15 (Michelin)

**Voz in obes:** limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj prečna in vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blazilniki, stabilizator – dvokržne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa (spredaj posebej hlađene), servo, omejnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavara na zadnjih kolesih (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,870 m – širina 1,750 m – višina 1,410 m – medosna razdalja 2,770 m – kolotek spredaj 1,470 m, zadaj 1,520 m – radij krog 9,9 m – teža praznega vozila 1570 kg – dovoljena skupna teža z zavoro 1600 kg, brez zavore 700 kg – prtljažni (normno) 471 litrov – posoda za gorivo 80 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 213 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 8,9 s – poraba goriva (ECE): 8,2/10,2/14,5 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

nimajo po višini nastavljenih oprijemališč.

Večina opreme je elektrificirana, ročno premičen je le volanski obroč, usnje na sedežih bi bilo lahko tudi manj drseče in gumb, ki služi za zaporo prestavnice ročice, ni najpripravnnejši.

Če se vam zdi avtomobil v celini in z notranjostjo vred že malece staromoden, se tolazite, da je »Made by Volvo«.



To pa pomeni čvrstost, odpornost proti rji dovolj všite varnosti in zelo spodbodno končno obdelavo. Pravcati severni sij; pa še dovolj prestiža za lastnikovo samozavest.

Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdan Živulović