

# Moda in upor

Moda in uporabnost ne gresta pogosto vstric, če pa že, to zagotovo ni pravilo. Moda bi celo lahko tudi v avtomobilizmu zapisali: moda in uporabnost se izključujeta. Vsaj do neke mere. Preveč je primerov, da bi lahko trdili nasprotno.



**A**mpak prav v primeru kabrioletov so stvari obrnjene na glavo. Kabrioleti so, vemo, izključno modni izdelki. Po nekem srečnem naključju so kabrioleti modni vsaj že pol stoletja, saj že ves ta čas brez prekinitve 'vedrijo in oblačijo' na avtomobilski sceni. Toda ker

tudi inženirji ne počivajo, so sredi devetdesetih ponudili prvi novodobni kupekabriolet: Mercedes-Benz SLK. Avtomobil s trdo streho, ki se je pospravila za sedeže, in SLK se je iz kupeja prelevil v kabriolet. Razmišljanje, da lahko takšna dokaj draga rešitev ostane le domena dražjih avtomobi-

lov, so (pre)hitro zavrgli pri Peugeotu, ko so predstavili svojega 206 CC. Ta se je prijel, kot so pričakovali le redki, in takšnim avtomobilom smo zaradi njega začeli praviti kar 'CC-ji'.

Bližnja zgodovina uči tudi, da je teh cecejev iz leta v leto več. Samo letos so predstavili kar nekaj



# Frajerski

Nekomu zadostuje že to, da se piše 'Volvo'. Potem dodajte vse tisto, kar prinesejo ime ('C70'), pogonska mehanika (T5) in videz zunanosti, pa smo tam.

A ni nekoč neki James Bond vozil tudi nekega Volva?





**T**ile 'Švedi' so vedno nekaj posebnega, vsaj za nas na tem koščku planeta, ki smo v tem cenovnem razredu preplavljeni z izdelki nemške industrije. No, in med vsemi temi Švedi je C70 še bolj poseben, začeni z imenom. C70.

Nad črko C se seveda ne kaže pritoževati, saj s seboj prinaša lep dodatek: trdo, tridelno streho, ki se zaradi elektrohidravličnega mehanizma po ukazu z gumba pospravi v zadek ali pa se od tam povezne nad glave. Skratka: frajersko, čeprav vsaj že desetletje nič več novo. Pogreta juha, ampak dobra. Babičina.

Bolj bga cifra: 70. Laik bi hitro sklepal: aha, tole je torej V70 ali S60, pa skrajšan na dvojne bočnih vrat, znižan v kupe in odrezan v kabriolet. Pa ni. Tole je V50 oziroma S40 pa čisto malo potegnjen pa z le dvojimi vrati pa znižan v kupe

in odrezan v kabriolet. Morda se sliši pikolovsko, stoji pa na trdnih temeljih: tudi tehnik bo ugotovil, da se pod čedno obleko skriva mehanika trenutno najmanjših Volvov. Posumil bo celo tisti, ki je morda le enkrat sedel v S40 ali V50, iz katerega ne moreš, ne da bi opazil frajersko tanko sredinsko konzolo. Pa strnimo, da ne dolgovemo: če bi mu v papirjih pisalo C50, bi bilo s tehničnega zornega kota bolj pošteno.

Da bi bil tole avtomobil, večji od spodnjega srednjega razreda, je hitro jasno že po občutku notranje prostornosti, po izmerjenih notranjih centimetrih pa je zadeva tudi uradno potrjena. Ampak s tem se ne kaže obremenjevati: na trgu so tudi manjši in večji kupekabrioleti. Volvo pač ponuja takšnega in resnica je, da je trenutno med večjimi. Izkušnje pa kažejo, da je velikost vsaj v primeru takšnih avtomobilov daleč od

je tu med bolj prepoznavnimi, z zdaj že tradicionalnimi tekočimi potezami, s krepkima ramama in z opazno izbuljeno masko. Tole je tudi v kupejevski obliki karoserije lepa osnova in prav nobenih pripomb ni, ko streho pospravi v zadek. Lahko vam seveda ni všeč, a takšnih vas je malo. Prav brez sramu lahko zapišemo, da je C70 čeden, lep, frajerski.

Čeden je tudi znotraj, a s precej manj navdušenja kot pri zunanosti. Če izvzamemo tisto tanko sredinsko konzolo, v njem nič posebej oblikovno ne izstopa in ta vtis še poudari barvna dolgočasnost. Svetla sivina brez kakršnihkoli posebnosti pač ni tisto, kar bi razgrelo ljubitelja avtomobilov. In morda je notranjost (poleg zapisanega) tudi preveč podobna tisti iz S40 in V50, čeprav bi si kot lastnik kupe-kabrioletskega posebnega nekaj posebnega zaželeli tudi znotraj te čedne karoserije.



»Če bi mu v papirjih pisalo C50, bi bilo s tehničnega zornega kota bolj pošteno.«

prvega mesta vzroka za nakup. Pri tem najprej štejejo imidž, videz in cena. V paketu. Imidž in cena sta dana in proti njima ni orožja (razen če nimate živcev in po kakšnem letu privlečete rabljenega iz Nemčije), če se enkrat zagledaš v avtomobil oziroma v tisto, kar dojamejo oči. Volvo

Glavna nagrada v takšnem Volvu je seveda njegova streha oziroma to, da ni nujno, da streha (nad glavami) sploh je. Klik, pritisk na gumb in streha po 28 sekundah ni več. Se pravi: je, ampak pospravljena v zadek. Tehnično, kot reče, nič posebnega, je pa posebno to, da je to na Volvu. Nad zgornjo bočno linijo ostanejo prednja šipa (z za takšno rešitev značilno neprijetno dolgim 'previsom' okvirja prek njenega zgornjega roba) in štirje vzglavniki. Eleganto. Aha, in kratka plastična antena. Priročna reč pri tem je gumb, ki hkrati pomika vse štiri bočne šipe, nepraktična zadeva pa, da testni C70 ni imel vetrne mreže. No, pravzaprav le delno nepraktična, saj mreža spremeni ta štirisedežni kabriolet v dvosedežnega, ampak teorija (in praksa pri tekmečih) govori, da se s postavljenjo mreže proporcionalno zmanjša potreba po večkratnem obisku dame pri njenem pričeskarju.

Tisto, česar nimajo drugi kupe-kabrioleti, je način delitve prtljažnika. Za zlaganje strehe je treba namreč prtljažnik najprej zmanjšati in ponavadi je tam rolo, tu pa je trd plastičen pokrov z mehanizmom z dvema ročicama, ki se



## Test | Volvo C70 T5 Summum



dvigne oziroma spusti. Rešitev se zdi dobra in prikladno čvrsta. Je pa sam prtljažnik videti dokaj neurejen in z zelo malo ravnimi površinami, rezervno kolo pravih mer v njem pa že tako majhen prostor še zmanjša oziroma zniža, ravno toliko, da tja nismo mogli postaviti našega 85,5-litrskega kovčka, čeprav sta dolžina in širina ustrezali. Velja pa opozoriti na manjšo uporabno posebnost mehanizma zlaganja strehe: pri tem Volvu se namreč prtljažni pokrov le dvigne (na skupno višino nekaj več kot meter in 95 centimetrov) in se pri tem ne pomakne nazaj, kar pomeni, da morate biti pri pomiku strehe pazljivi le na zadostno višino, ne pa tudi na prostor za avtomobilom, saj ga pri tem ne potrebujete tako kot pri drugih kupekabrioletih. Ostajata pa tradicionalni lastnosti tako zasnovanega avtomobila: ima precejšen mrtvi kot zaradi zajetnega stebrička C ter spoji karoserije in strehe rahlo ječijo, če zapeljete tako, da se eno kolo spusti ali dvigne iz ravnine preostalih treh.

Ko se lotevate nakupa takšnega Volva, imate nekaj možnosti, med katerimi je, jasno, tudi najdražja: C70 T5. T5 pomeni, tako kot pri drugih Volvih, da gre za prisilno polnjeni vrstni petvaljnik, in sicer v najzmogljivejši možni obliki.

Volvo izjemno rad nežne roke na volanu, še nežnejše noge na stopalkah in lepe ceste brez udarnih jam.

'Kriva' je uglašenost mehanike oziroma njeno sožitje, če vam je takšen izraz ljubši. Kaj se dogaja blizu fizikalnih meja: karoserija se precej ziblje v obeh smereh (predvsem prečno) in kinematika volana je naravnana na udobno krmiljenje. Tudi zato ima (tudi) C70 T5 v skrajnih mejah in pri največjih zahtevah voznika precej 'težav' pri prenosu zmogljivosti na cesto. In zato takšen C70 kljub majhnosti ni prav navdušen nad divjanjem skozi ostre ovinke; hiter je, tega mu ne moremo oporekati, poznamo pa precej podobno velikih avtomobilov (tudi z bistveno manj motorne moči), ki zagotavljajo krepko več užitka med ovinki. Neprijetnost doseže vrh v trenutku, ko v hitro peljanem ovinku voznik odvzame plin; takrat se (najprej) karoserija opazno nagne (nato pa oddrsne zadnje zunanje kolo, če je hitrost prevelika), kar sicer ni nikakršna posebnost in neresljiva zagata, je pa opazno nihanje karoserije tisto, zaradi česar takšna divjanja odsvetujemo. Predstavljajte si več zaporednih ovinkov in izmenjujoča poln plin in polno zaviranje. In da kljub njegovim zmogljivostim to ni športnodirkaški

»Hitrosti so še vedno lahko zelo velike, užitki tudi, nežnost vožnje pa pomeni tudi manj trpljenja sopotnikov.«

Številke so dokaj impresivne: od motornih zmogljivosti do zmogljivosti na cesti, ampak vse skupaj je treba vzeti na 'volvovski' način. Tako kot pri vseh drugih avtomobilih te znamke namreč velja, da hoče biti tudi najmočnejši T5 le zelo hiter športen avtomobil, ampak brez dirkaških vložkov vožnje. Tudi T5 se pelje lepo in mehko, mehko teče mehanika (od pogona do podvozja), ampak vedeti je treba, da ima tudi ta

avtomobil, govori tudi dejstvo, da elektronika dovoljuje le izklop sistema proti zdrsu koles pri pogonu, ne pa tudi stabilizacijskega sistema (ESP oziroma tule DSTC).

Svet je bistveno lepši, če se peljete pod tisto zgornjo fizikalno mejo, pa naj gre za vožnjo v mestu ali zunaj njega, na ravni ali zaviti cesti, v blagih ali ostrih ovinkih. Hitrosti so še vedno lahko zelo velike, užitki tudi, nežnost vožnje pa

### Iz oči v oči



Kabrioleti so uživaški avtomobili. Če jih poganja prijetno zmogljiv motor, so še bolj zabavni. A motor v C70 T5 je več kot le polna mera ... Preveč brutalen, preveč požrešen, premalo uglajen. Škoda, saj je ostanek avtomobila (z rahlo izjemo podvozja) tako dober, da zmore zagotoviti vse kabrioletske užitke, ki bi si jih lahko zaželeli. Pa še najbolj varen brezstresni avto ta trenutek je.

Dušan Lukič



Pri Volvu so s C70 še enkrat dokazali, da odlično vedo, kaj pomeni prestižnost v avtomobilski panogi. Dovršeno oblikovanje, izbrani materiali, dovolj moči pod motornim pokrovom in dodatki, na primer vrhunsko ozvočenje in navigacija z velikim zaslonom LCD. Da ne bo pomote, C70 še zdaleč ni popoln avtomobil, je pa kabriolet, ki si je že začel ustvarjati svoj krog kupcev. In to za ceno, ki sploh ni nizka.

Matevž Korošec





# Test | Volvo C70 T5 Summum



»Teorija govori, da se s postavljeno mrežo proporcionalno zmanjša potreba po večkratnem obisku dame pri njenem pričeskarju.«

pomeni tudi manj trpljenja sopotnikov. Navsezadnje je tu le poudarek na uživanju pri vožnji brez strehe, in to za vse potnike, ne le za voznika. Potem pride do izraza tudi še kaj drugega; na primer dober avdiosistem ali pa zelo dobri, neutrujajoči (za hrbet) sedeži (žal pa spet s kolesom za nastavitve ledvenega dela v tesni špranji med naslonjalom in sredinskim predalom) pa lahkotnost upravljanja.

Kroži neko splošno mnenje, da kdor se odloči za T5, ne sprašuje po porabi goriva, pa vseeno opozorimo, da ta C70 pri hitrosti 220 kilometrov na uro, ki jih seveda zlahka vzdržuje, popije 24 litrov bencina za vsakih 100 kilometrov. Tudi najnežnejša noga bo težko dosegla kaj prida manj od devet litrov za 100 kilometrov, je pa lepo vedeti, da je tale 'turbo' tiste najbolj ljubeznive sorte, brez agresivnih odzivov, brez brutalnosti, a v vsakem trenutku z dovolj zaloge moči, da ob pomoči dobro izračunanega šeststopenjskega menjalnika zmoro suvereno povleči karoserijo z vso njeno vsebino tudi pri hitrostih nad 200 kilometrov na uro.

Vozniku nasploh ni hudega; najhuje, kar ga lahko doleti, je vroč tisti del volanskega obroča

(zgoraj), ki je oblečen v aluminij, ki se dobro segreje na soncu, ko C70 miruje. Tudi potem se zdi obroč (pre)velik, a to sploh ne moti, pa še zelo dobro oprijemljiv je in velika sta tudi merilnika za njim, a tudi ne motita, saj sta dobro pregledna. Tudi z nastavitvijo položaja za vožnjo ne bo večjih težav in ker se konji v motorju hitro splašajo, se kaže zanašati na dober tempomat. Dobro pri njem je več stvari: število in postavitve stikal pa tudi informacija v merilnikih sta pravšnja. K praktičnosti menda lahko prištejemo

tudi odlično delovanje klimatske naprave ter število predalov in odlagalnih mest, ki bo še posebej navdušilo zadnja potnika. Ja, tudi na luknjo za smuči v zadnji klopi niso pozabili, kar je še en argument v vrsti tistih, ki trdijo, da je lahko kabriolet celoletni avtomobil. Torej tudi zimski.

Morda je pri tem vsakič znova dobro ugotoviti, da kilovati in hitrost ne pomenijo nujno divjanja in da je frajerstvo lahko tudi druge vrste kot le preizkušanje meja mehanike. Tale Volvo si že tako predstavlja ta svet. ■

## Posebna ocena za kabriolete

|                                  |           |                                                                                                                                   |
|----------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| mehanizem strehe - kakovost [15] | 11        | Med testom je mehanizem ponagajal pri delovanju.                                                                                  |
| mehanizem strehe - hitrost [10]  | 7         | Slabih 30 sekund je dobro, se pa pred semaforjem zelo vleče.                                                                      |
| tesnjenje [15]                   | 14        | Šele pri hitrosti 200 kilometrov na uro se pojavi prvi pisk.                                                                      |
| videz brez strehe [5]            | 5         | Kabriolet C70: brez pripomb.                                                                                                      |
| videz z streho [5]               | 5         | Kupe C70: brez pripomb.                                                                                                           |
| imidž [10]                       | 9         | Pri imidžu kotira zelo visoko.                                                                                                    |
| <b>skupna ocena terenca</b>      | <b>51</b> | Jasno je, da z nakupom C70 ne morete veliko zgrešiti, saj ponuja odličen paket tistega, kar s seboj prinaša kabrioletska zasnova. |

**OČENA** avto magazin

1 2 3 4 5

Kritični ocenjevanje (SIT): 100% = 100% = 100% = 100% = 100% = 100% = 100% = 100% = 100% = 100%

## Koliko stane SIT

|                                 |         |
|---------------------------------|---------|
| <b>DODATNA OPREMA</b>           |         |
| Alarmna naprava                 | 87.500  |
| Navigacijski sistem             | 656.600 |
| Ozvočenje Premium               | 405.000 |
| Usnjeno oblažninjenje           | 293.600 |
| <b>NEKATERI NADOMESTNI DELI</b> |         |
| Prednji žaromet s smernikom     | 202.800 |
| Prednji bočni smernik           | 8.600   |
| Prednja meglenka                | 25.900  |
| Prednji odbijaj                 | 121.500 |
| Okrasna maska                   | 53.600  |
| Prednja šipa                    | 89.300  |
| Znak                            | 13.000  |
| Prednji blatnik                 | 66.200  |
| Zadnji odbijaj                  | 154.700 |

## Tabela konkurence

| Model                           | Volvo C70          | Audi A4 Cabrio     | Saab 9-3 Convertible | Volkswagen Eos     |
|---------------------------------|--------------------|--------------------|----------------------|--------------------|
|                                 | T5 Momentum        | 2.0T FSI           | 2.0 TS Vector        | 2.0 TFSI           |
| motor (zasnova)                 | 5-valjni - vrstni  | 4-valjni - vrstni  | 4-valjni - vrstni    | 4-valjni - vrstni  |
| gibna prostornina (cm³)         | 2521               | 1984               | 1988                 | 1984               |
| največja moč (kW/KM pri 1/min)  | 162/220 pri 5000   | 147/200 pri 5100   | 154/210 pri 5500     | 147/200 pri 5100   |
| največji navor (Nm pri 1/min)   | 320 pri 1500-4800  | 280 pri 1800-5000  | 300 pri 2500         | 280 pri 1800-5000  |
| dolžina × širina × višina (mm)  | 4580 × 1820 × 1400 | 4573 × 1777 × 1391 | 4635 × 1760 × 1434   | 4407 × 1791 × 1443 |
| največja hitrost (km/h)         | 240                | 233                | 235                  | 232                |
| pospešek 0-100 km/h (s)         | 7,6                | 8,1                | 7,9                  | 7,8                |
| poraba goriva po ECE (l/100 km) | 9,1                | 11,6/6,7/8,5       | 9,0                  | 8,2                |
| cena osnovnega modela (SIT)     | 10.760.000         | 9.314.000          | 10.560.000           | 7.162.000          |



## Volvo C70 T5 Summum

|                       |                     |
|-----------------------|---------------------|
| <b>CENA:</b>          | (Volvo Car Austria) |
| <b>Osnovni model:</b> | 10.760.000 SIT      |
| <b>Testno vozilo:</b> | 13.958.000 SIT      |

|                          |                 |
|--------------------------|-----------------|
| <b>Moč:</b>              | 162 kW / 220 KM |
| <b>Pospešek:</b>         | 8,6 s           |
| <b>Največja hitrost:</b> | 240 km/h        |
| <b>Povpr. poraba:</b>    | 15,6 l/100 km   |

|                                  |                                                                                                  |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Garancija:</b>                | (2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje.) |
| <b>Predvideni redni servisi:</b> | menjava olja na 20.000 km<br>sistematični pregled na 20.000 km                                   |

|                                                         |              |
|---------------------------------------------------------|--------------|
| <b>STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):</b> |              |
| redni servisi, delo:                                    | 48.000       |
| material:                                               | 160.000      |
| gorivo:                                                 | 3.873.480    |
| gume [1]:                                               | 693.600      |
| izguba vrednosti po 6 letih:                            | 9.400.000    |
| obvezno zavarovanje [2]:                                | 1.662.000    |
| kasko zavarovanje [2]:                                  | 3.140.400    |
| <b>Skupaj:</b>                                          | 18.977.480   |
| <b>Strošek za prevoženi km:</b>                         | 189,8 SIT/km |

[1] - upoštevati smo 2 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 6 letih

### NAŠE MERITVE

(T=25 °C / p=1030 mbar / rel.vl.: 67 % / Gume: Pirelli P7 / Stanje km številca: 1641 km)

#### Vozne lastnosti

|                 |            |
|-----------------|------------|
| <b>Pospeški</b> | <b>s</b>   |
| 0-100 km/h:     | 8,6        |
| 402 m z mesta:  | 16,3       |
|                 | (144 km/h) |
| 1000 m z mesta: | 29,2       |
|                 | (187 km/h) |

#### Prožnost

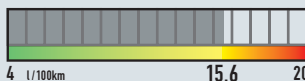
|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| 50-90 km/h (IV./V.):  | 8,9/13,2  |
| 80-120 km/h (V./VI.): | 11,2/14,7 |

#### Največja hitrost

|                      |
|----------------------|
| 240 km/h             |
| (V. in VI. prestava) |

#### Poraba goriva

|                         |      |
|-------------------------|------|
| najmanjše povprečje     | 11,7 |
| največje povprečje      | 18,7 |
| skupno testno povprečje | 15,6 |

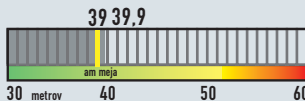


#### Trušč v notranjosti

|            |                 |
|------------|-----------------|
|            | <b>dB</b>       |
| Prestava   | III. IV. V. VI. |
| 50 km/h    | 53 52 52 52     |
| 90 km/h    | 61 60 60 60     |
| 130 km/h   | 65 64 63 63     |
| Prosti tek | 35              |

#### Zavorna pot

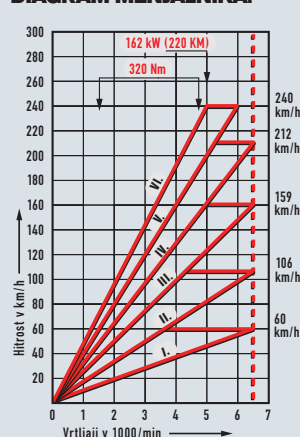
|                |      |
|----------------|------|
| od 130 km/h:   | 69,6 |
| od 100 km/h:   | 39,9 |
| (AM meja 39 m) |      |



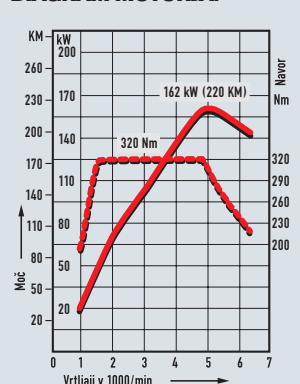
#### Napake med testom

- manjša okvara strešnega mehanizma
- odpadanje čepov obloge pokrova prtljajnika

### DIAGRAM MENJALNIKA:



### DIAGRAM MOTORJA:



### UŽITEK V VOŽNJI:

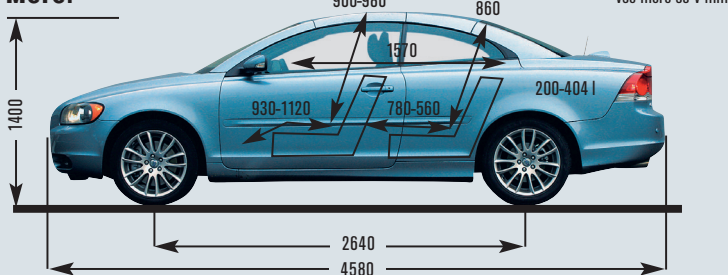


Njegov 'kabrioletizem' si zasluži štiri do pet smeškov, njegova mehanika pa obljublja precej več, kot v praksi daje.

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 5-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 83,0 × 93,2 mm - gibna prostornina 2521 cm³ - kompresija 9,1 : 1 - največja moč 162 kW (220 KM) pri 5000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,5 m/s - specifična moč 64,3 kW/l (87,4 KM/l) - največji navor 320 Nm pri 1500-4800/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,390; II. 1,910; III. 1,270; IV. 0,950; V. 0,780; VI. 0,650; vzvratna 3,200 - diferencial 3,770 - platišča 7J × 17 - gume 235/45 R 17 W, kotalni obseg 1,95 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 47,8 km/h. **Voz in obese:** kabriolet - 2 vrata, 4 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, prečna vodila, vzdolžni vodili, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1725 kg - dovoljena skupna masa 1850 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 1500 kg - brez zavore 650 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 240 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,6 s - poraba goriva (ECE) 9,1 l/100 km

### Mere:



**Zunanje mere:** širina vozila 1820 mm - kolotek spredaj 1550 mm - zadaj 1560 mm - rajdni krog 12,7 m.

**Notranje mere:** širina spredaj 1480 mm, zadaj 1300 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji klop 460 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 62 l.



Prostornina prtljajnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

Kupe: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Kabriolet: 1 × nahrtnik (20 l); 1 × kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - ABS - EBA - DSTC - servo volan - štirje vzglavniki - 4 tritočkovni varnostni pasji - samodejna klimatska naprava - 4 × električni pomik šip - sistem za pomoč pri parkiranju zadaj - električno ogrevani in pomični vzvratni ogledali - potovalni računalnik - radijski sprejemnik - po višini nastavljiv voznikov sedež - tempomat - tipalo za dež

### Ocena

|                       |     |                                                                                                                       |
|-----------------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zunanost (15)         | 13  | Videz ni pustil nikakršnega dvoma, izdelava pa še posebej za Volva ni dosegla pričakovane kakovosti.                  |
| Notranost (140)       | 118 | Navdušila je predvsem prostornost na zadnji klopi, razočaral pa je prtljajnik, tako z merami kot z obdelavo.          |
| Motor, menjalnik (40) | 32  | Motor se zdi že preveč zmogljiv, še zlasti le za dve pogonski kolesi. Odlično izračunana prestavna razmerja.          |
| Vozne lastnosti (95)  | 69  | Volanski del in podvozje nista na ravni motornih zmogljivosti. Tudi lega na cesti je le povprečna.                    |
| Zmogljivosti (35)     | 30  | Rahla turboluknja se pozna v prožnosti v višjih prestavah. Pospešuje za okroglo sekundo slabše od tovarniške obljube. |
| Varnost (45)          | 36  | Je prvi kabriolet, ki ima poleg stranskih varnostnih blazin tudi varnostno zaveso. Mrtvi kot desno nazaj!             |
| Gospodarnost (50)     | 27  | Zelo dobri garancijski pogoji, a tudi zelo velika poraba goriva. Ne glede na imidž je C70 tudi zelo drag.             |

**Skupaj 325**

Dražjega C70 ne morete kupiti, ni pa nujno, da so cenejši tudi slabši - morda celo nasprotno. Sicer pa je C70, tako ali drugače motoriziran, avtomobil, s katerim ne boste ostali neopaženi. Zato svetujemo: če že C70, potem izberite šibkejši motor zanj. Celotna slika izza volanskega obroča bo opazno boljša.

**OCENA** avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz brez strehe in s streho
- ▲ imidž
- ▲ mehkost vožnje
- ▲ motor, zmogljivosti
- ▲ oprema
- ▲ sedeža
- ▲ tempomat
- ▲ klimatska naprava

- ▼ smerna stabilnost v hitrih ovinkih
- ▼ mrtve kot desno nazaj
- ▼ cena
- ▼ nagibanje karoserije
- ▼ nežno podvozje
- ▼ nima vetrne mreže
- ▼ skop potovalni računalnik
- ▼ nastavitve ledvenega dela sedežev



# abnost



povsem novih, in to v različnih velikostnih razredih. Na naslednjih straneh lahko preberete podrobnosti o treh, med katerimi sta dva tako tehnično blizu, da si nismo mogli kaj, da ju ne bi tudi neposredno primerjali. Ko se neka rešitev razširi v tolikšni meri, da postane pogosta, se spremeni

tudi pogled na tovrstne izdelke: pri prvih smo bili veseli, da sploh so, kasneje smo že pričeli postajati vedno bolj kritični; našli smo tudi njihove slabosti, in kar je morda še pomembnejše: pod drobnogled lahko postavimo razlike med njimi, ki lahko na koncu odločajo o nakupu.

Čeprav kabrioleti ostajajo, takšni in drugačni, še vedno domena svojevrstnih uživačev, so prav s prihodom kupekabrioletov postali tudi (vse bolj) uporabni. In kar je pri tem najlepše: z njihovo vse večjo uporabnostjo so ostali enako ali celo še bolj modni. Če vprašate nas: mi smo popolnoma za! ■



# Volkswagen Eos proti V

Trend kupe-kabrioletov je 'in'. To, kar je začel Mercedes SLK in nadaljeval mali Peugeot 206, je magnet, ki vedno bolj mami. Pa ne le kupce, tudi proizvajalce.



Z variacijami na oznako CC se v razredu majhnih avtomobilov postavljajo že skoraj vsi, ki kaj pomenijo. V srednjem razredu je to do zdaj veljalo za Francoza (Peugeota 307 in Megana), od letošnjega leta pa tudi za nekatere severnjake. Volvo C70 in VW Eos sta že tu, te dni je v slovenske prodajne salone zapeljala Astra TwinTop, letos pa se nam obeta še ena novost - Ford Focus s pomično trdo streho.

Ampak osredotočimo se na tekmece, ki sta skoraj istočasno zapeljala na naš test. Eosu ni težko najti razreda.



V Wolfsburgu odkrito priznavajo, da je narejen na osnovi Jette oziroma limuzinskega Golfa. Čeprav pri tem dodajajo, da je zadnja prema sposojena pri Passatu - kako ne, saj je tehnološko povzeta po Golfu - in da s paleto zmogljivih motorjev, v kateri bomo kmalu našli tudi 3,2-litrski šestvaljnik, Eos jasno namiguje, da ga moramo potisniti povsem v vrh razreda.

Precej bolj na glavo je obrnjena zgodba pri Volvu. Njihovi modeli z oznako 70 so bili do zdaj vedno dovolj veliki, da so se postavljali ob bok Audiju A6, Beemveju serije 5 ali Mercedesu razreda E. In to je dokazo-





# Volvo C70



## Extra 300L



Vas zanima, kaj je letelo nad nami? Extra 300L. Akrobatsko letalo, ki ga nekateri imenujejo formula 1 med tovrstnimi izstrelki. In povsem upravičeno. V tem trenutku je Extra 300L edino akrobatsko letalo, ki prenese obremenitve do +/- 10 g. Poganja ga šestvaljni motor z 220 kilovati, vpet v trden okvir, za majhno težo in potrebno agilnost pa so inženirji

poskrbeli s kompozitnimi materiali, zaradi katerih se igla na tehtnici ustavi pri številki 672 kilogramov. Za tiste, ki vas zanimajo zmogljivosti, še to: največja hitrost, ki jo doseže, znaša 220 vozlov (407 km/h), hitrost pri izvajanju akrobacijskih likov se vrti okoli 158 vozlov (292 km/h), v eni uri pa ta nič kaj skromna zverina požre 120 litrov letalskega goriva. Vas je zamikalo? Potrpite še malo. To, kar smo počeli tokrat, je bil le trening. Najlepše šele prihaja. Jeseni!

## Nemško-švedski boj: Eos proti C70

| Znamka in model                                                 | Volkswagen Eos 2.0 TFSI                                                                                    | Volvo C70 T5                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Motor (zasnova)                                                 | 4-valjni, vrstni, turbo                                                                                    | 5-valjni, vrstni, turbo                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Gibna prostornina (cm³)                                         | 1.984                                                                                                      | 2.521                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Največja moč (kW/km pri 1/min)                                  | 147/200 pri 5.100                                                                                          | 162/220 pri 5.000                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Največji navor (Nm pri 1/min)                                   | 280 pri 1.800                                                                                              | 320 pri 1.500 - 4.800                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Medosna razdalja (mm)                                           | 2.578                                                                                                      | 2.640                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Dolžina x širina x višina (mm)                                  | 4.407 x 1.791 x 1.443                                                                                      | 4.582 x 1.820 x 1.400                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Prostornina prtljažnika (l)                                     | 380/205                                                                                                    | 404/200                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Največja hitrost (km/h)                                         | 232                                                                                                        | 240                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Pospešek 0-100 km/h (s)                                         | 7,8                                                                                                        | 7,6                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Poraba goriva (l/100 km)                                        | 6,5/8,3/11,3                                                                                               | 6,7/9,1/13,1                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Naše meritve</b>                                             |                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Največja hitrost (km/h)                                         | 232                                                                                                        | 240                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Pospešek 0 - 100 km/h (s)                                       | 8,5                                                                                                        | 8,6                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Poraba goriva (l/100 km)                                        | 11,3 / 12,4/13,1                                                                                           | 11,7/15,6/18,7                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Čas odpiranje strehe (s)                                        | 28                                                                                                         | 29                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Čas zapiranje strehe (s)                                        | 34                                                                                                         | 31                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Največja višina med odpiranje strehe (mm)                       | 1.700                                                                                                      | 1.950                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Največja dolžina med odpiranjem strehe (mm)                     | 4.405                                                                                                      | 4.582                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Prostornina prtljažnika z AM kompletom                          | 1x veliki (85,5 l), 1x mali kovček (36 l), 1x srednji (68,5 l), 1x mali kovček (36 l), 1x nahrbtnik (20 l) | 1x srednji (68,5 l), 1x mali kovček (36 l), 1x nahrtnik (20 l)                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Prostornina prtljažnika z AM kompletom                          | 1x veliki (85,5 l), 1x srednji (68,5 l), 1x mali kovček (36 l), 1x nahrtnik (20 l)                         | 1x veliki (85,5 l), 1x srednji (68,5 l), 1x mali kovček (36 l), 1x nahrtnik (20 l)                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Cene in doplačila</b>                                        |                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Osnovna cena                                                    | 7.162.000 SIT                                                                                              | 11.391.000 SIT                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Pomembnejša serijska oprema                                     | ABS, ESP, pilsamodejna klimatska naprava                                                                   | (*) ABS, DSTC, samodejna klimatska naprava, potovalni računalnik, tempomat, radio s CD-predvajalnikom in šestimi zvočniki, PDC zadaj, samodejna zatemnitev ogledala, tipali za dež in svetlobo, 17-palčna platišča, usnjeno oblažjenje, električni pomik sedežev s spominom, gretje sedežev, biksenonski žarometi |
| Samodejna klimatska naprava (Climatronic)                       | 90.000 SIT                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 17-palčna platišča (Westwood)                                   | 313.000 SIT                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Usnjeno oblažjenje (Nappa)                                      | 551.000 SIT                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Biksenonski žarometi                                            | 288.000 SIT                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Komfortni paket (potovalni računalnik Plus, Tempomat PDC zadaj) | 115.000 SIT                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Električno nastavljiva prednja sedeža                           | 205.000 SIT                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Paket luči in vidljivost                                        | 49.000 SIT                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Navigacijska naprava                                            | 745.000 SIT                                                                                                | 657.000 SIT                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Premium ozvočenje (Dynaudio)                                    | 366.00 SIT                                                                                                 | 405.000 SIT                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Končna cena</b>                                              | <b>9.884.000 SIT</b>                                                                                       | <b>12.453.000 SIT</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

(\*) Velja za najbogatejši paket opreme Summum.

val tudi prvi Volvo z oznako C70. No, zdaj se je zgodba obrnila. Novi C70 je resda največji štirisedežni kupe-kabriolet v tem trenutku. In bo ostal tudi, ko bo na trg zapeljal Ford. Vseeno pa ni dovolj velik, da bi ga lahko uvrstili razred višje. Narejen je na prav takšem podvozju, kot ga imata S40 in V50, in čeprav je daljši od obeh (dolg je

prav toliko kot S60), mu do številčnega soimenjaka v paleti (V70) zmanjka krepkih 13 centimetrov. Torej naj vas ne zavede, Volvo C70 so umetno povečali gospodje v marketinških oddelkih in ne inženirji v razvoju. To pa končno dokazuje tudi s svojo armaturno ploščo, ki je skoraj v celoti spojena pri najmanjših dveh Volvih. ■

