

# Deluje!

Volvo S40 1.6D (80 kW) Summum DRiVe



besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavetič

Zelena reklamno sporočilo na belem boku nič ne pripomore, ampak tale S40 res porabi malo goriva. Tudi upošteva njegove zmogljivosti in naše norme preizkušanja.

► Kdo ve, kako se bo tole bralo čez pet ali deset let, ampak zdajle drži: avtomobilska tehnika je v tem trenutku izjemno dovršena. Poglejte, kako se snovalci avtomobilov lahko igrajo, kje najdejo rezerve! Avtomobilu, za katerega se zdi, da je v celoti dodelan, najdejo rezerve, ki peljejo k opazni zmanjšani porabi goriva.

Ja, že danes se sliši logično, ampak še včeraj o tem ni nihče ne govoril ne slišal: sprememba tu in tam pa se na koncu pozna – ne da bi zato kaj drugega opazno trpelo. Volvo ni prvi, se je pa hitro priključil. Njihov DRiVe je nekaj podobnega kot BlueEfficiency, EfficientDynamics, BlueMotion in podobni.

Tole je Volvo S40, limuzina, ki tehnično spada v spodnji srednji, mersko skoraj v srednji avtomobilski razred, praktično pa je nekje vmes. Poganja jo 1,6-litrski turbodizel in naj ne bo zadržkov ali predsodkov: gre tako dobro, kot od takšnega avtomobila s takšnim motorjem pričakujete. Morda celo nekoliko bolje, in to naj bo startna osnova; od nje dalje opazamo, da nekoliko navduši z največjo hitrostjo, rahlo razočara s prožnostjo, oboje pa je neposredna posledica mase ter aerodinamike avtomobila, turbodizla z 1,6 litra prostornine in (še posebej) dodatnih ekoloških tehničnih prijemov na avtomobilu.

Motor s svojim truščem in treslaji ni posebej vzoren, kot bi morda od prestižne blagovne znamke pričakovali, posebej moteč pa s tem tudi ni. Morda še najbolj nase opozori v trenutku, ko ga s ključem ustavite – takrat se res za trenutke zaznavno stresa. A če ga je treba na osnovi teh lastnosti uvrstiti, si predstavljajte, da je približno toliko, kolikor je bolj uglajenih, tudi manj uglajenih avtomobilov s turbodizlom. Neka zlata sredina.

Čeprav se na prvi pogled zdi 1,6-litrski turbodizel premajhen za tako veliko karoserijo, se izkaže, da je vožnja z njim lahkotna, ugodna in prijetna. Navkreber je občasno treba pretakniti navzdol prej, kot bi morali z za ta razred bolj običajnim dvolitrskim (turbodizelskim) motorjem, se pa njegov motor presenetljivo rad vrtil – z lahkoto, mirno in brez naprežanja se (čeprav res ne posebej hitro) zavrti do rdečega polja pri 4.500 vrtljajih v minuti pa tudi 'globoko' v rdeče

polje, do 5.000 vrtljajev, ne da bi dajal vtis, da pri tem mehanika trpi.

Čeprav je menjalnik v tem Volvu ročni in 'le' petstopenjski, je motornega navora dovolj za hitro, dinamično vožnjo skupaj s prehitovanji na cestah zunaj naselij. Najmanj prijazen je pri speljevanju, saj se takrat dobro čuti 'turboluknja' od prostega teka do okrog 1.500 vrtljajev v minuti, kar pomeni, da je treba za hitro speljevanje najprej dvigniti motorne vrtljaje. Tega se ni težko navaditi.

Še (naj)laže se voznik navadi na porabo goriva. Potovalni računalnik, ki mu gre (preverjeno) verjeti, je kazal takole: v peti prestavi pri 200 kilometrih na uro (3.900 vrtljajev) 11 litrov na 100 kilometrov, pri 160 (3.050) 7,2 in pri 130 (2.500) 5,5 litra dizelskega goriva na 100 prevoženih kilometrov. Tudi pri najbolj neprizanesljivi vožnji nam porabe ni uspelo dvigniti nad osem litrov na 100 kilometrov, doseči vrednost pod šest pa ni

noben poseben problem. Glede na način vožnje in doseženo povprečno hitrost je skupna poraba na našem testu odlični rezultat.

Drugo o V40 (verjetno) že veste: da znotraj ponuja prostor avtomobilov spodnjega srednjega razreda, da ima le štiri vrata in zato precej slabo prilagodljiv prtlačnik, da so notranji materiali pretežno zelo kakovostni (v primeru testnega tudi usnje in okusno odmerjeni aluminijasti okrasni vložki), da sta zunanji ogledali premajhni, da je volanski obroček dokaj velik, se pa lahko voznik zelo dobro postavi v položaj krmiljenja, in da je vodljivost avtomobila odlična – tudi za tistega, čigar zahteve po dinamiki vožnje so nekoliko večje.

Zato se vrnimo k porabi goriva. Pogosto smo v svetu potrošništva tarča zavajanja, ampak tu in zdaj velja: takle S40 (oziroma njegov motor) je varčen. Tehnologija, imenovana DRiVe, deluje. A za vsak primer, ne pričakujte čudežev. Teh za zdaj še ni. ◀◀

**Volvo S40 1.6D (80 kW) Summum DRiVe**

**Cena osnovnega modela:** 29.920 EUR  
**Cena testnega vozila:** 30.730 EUR

**NAŠE MERITVE**  
T = 28 °C / p = 1.300 mbar / rel. vl. = 31 % / Stanje kilometrskega števca: 8.987 km

**POSPEŠKI**  
 0–100 km/h: 11,4 s  
 402 m z mesta: 17,9 s (125 km/h)

**PROŽNOST**  
 50–90 km/h [V]: 12,3 s  
 80–120 km/h [V]: 15,0 s

**NAJVEČJA HITROST**  
 190 km/h (V, prestava)

**ZAVORNA POT**  
 od 100 km/h: 37,9 m (AM meja 40 m)

**PORABA GORIVA**  
 skupno testno povprečje: 6,1 l/100 km

**TEHNIČNI PODATKI**  
 Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.560 cm<sup>3</sup> – največja moč 80 kW (109 KM) pri 4.000/min – največji navor 240 Nm pri 1.750/min.  
 Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 5-stopenjski ročni menjalnik – gume 205/50 R 17 W (Continental SportContact2).  
 Masa: prazno vozilo 1.381 kg – dovoljena skupna masa 1.880 kg.  
 Mere: dolžina 4.476 mm – širina 1.770 mm – višina 1.454 mm – prtlačnik 415–1.310 l – posoda za gorivo 52 l.  
 Zmogljivost: največja hitrost 190 km/h – pospešek 0–100 km/h 11,4 s – poraba goriva [ECE] 5,7/3,8/4,5 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub>: 119 g/km.

**HVALIMO IN GRAJAMO**

- ▲ motor: poraba
- ▲ menjalnik: pretikanje
- ▲ vodljivost
- ▲ notranjost: materiali
- ▲ avdiosistem
- ▲ oprema

▼ zunanji ogledali

▼ slaba prilagodljivost prtlačnika

▼ prožnost motorja

▼ 'luknja' motorja do 1.500 vrtljajev v minuti

▼ zadaj ni brisalnika

**Končna ocena**

Tisti, ki se bo odločil za limuzino (kot karoserijsko različico), bo to storil s premislekom in zavestno. Modra odločitev pa je izbira tega motorja – za vse, ki so voljni rahlo popustiti pri zahtevah glede zmogljivosti, da bi pridobili zares varčen motor.

