

T za turbo je danes že tako vsakdanja fraza, da sploh ne vzbuja več pretiranega zanimanja. Toda pri Volvu bi naredili veliko napako, če bi ta »turbo« prezrli.



Lična obdelava prtljažnika s posebnim samodejnim varnostnim pasom za pričvrstitev prtljage in s po tretjini zložitveno klopjo za povečanje prtljažnika.



Uporabno preklopljiv je tudi naslon prednjega sopotnikovega sedeža!

Avtomobil sam po sebi deluje povsem vsakdanje in nevpadljivo. Vsakdanja limuzina s skladnimi oblinami in lepimi, zanimivimi aluminijastimi platišči ... Ne prezrite pa tudi tistega napisa T4. Ta namreč govori sam zase. Gre za najmočnejši (hkrati najmanjši) Volvo S40. 200 konj in 300 Nm navora lahko pove veliko, lahko pa tudi ne. Vendar pri Volvu ne boste razočarani. Konji so pravi, čistokrvni žrebci. Zunanost je sicer povsem običajna, toda pod pločevino se skriva prava bomba.

Novosti na videz ni veliko, toda videz



T4 pove (skoraj) vse

vara. Drugi generaciji najmanjšega Volva so dodali in spremenili ravno tisto, kar je bilo treba. Očitno si niso po nepotrebnem delali težav. Kar je pravzaprav edino pametno! Očitno nove so prednje luči s kristalno čisto šipo. Ksenonski žarometi testnega Volva so povsem upravičili svoj obstoj. Odbijači in večji rumeni stranski odbojniki, ki niso samo odbojniki, ampak imajo vgrajene žarnice, so takšni bolj zaradi estetike. Čeprav imajo večje reže v odbijačih tudi praktičen namen. Hlajenje vseh treh hladilnikov (klima, hladilnik polnilnega zraka, hladilna te-

kočina), ki so nameščeni neposredno druga za drugim tik za prednjim odbijačem, pač zahtevajo zadostno količino hladilnega zraka. In očitno Volvo S40 T4 s tem nima težav.

Večje spremembe je to pot doživelo podvozje. Kaj vse so spremenili, je mogoče le slutiti (vzmeti, blažilniki, vpetje ...). Na pritožbe nad podvozjem lahko kar pozabite. Tokrat so se potrudili in uspelo jim je najti prav dober kompromis med trdoto, odzivnostjo, vodljivostjo in še čim. Skratka, velik napredek. Volvo S40 T4 ponuja dovolj

udobja in hkrati dovoljuje tudi kakšen hitreje odpeljan ovinek s pravšno mero togosti.

Seveda podvozje še ni vse. Treba je imeti dober motor in menjalnik, pozabiti pa se ne sme tudi na krmilni mehanizem in zavorre.

Motor je temeljito prenovljen dvolitrski štirivaljnik s turbino na izpušne pline (HPT - high pressure turbo), pri kateri so uporabili nov sistem vstopa izpušnih plinov (posebej prvi in četrti ter drugi in tretji kanal izpušnega kolektorja). Uporabili so tudi prilagodljivo odmično gred (in s tem prilagodlji-

vo odpiranje ventilov - CVVT) na izpušni strani. Tako so ustregli tistim, ki so se pritoževali nad uglajenostjo motorja. Ta prese- netljivo dobro vleče že pri majhnem številu vrtljajev in prepričljivo (vendar ne preveč sunkovito) postreže s prirastkom moči, ko vrtljaji naraščajo. Tu se zaloga moči pokaže v vsem svojem sijaju. Na videz uglajena in diskretna limuzina lahko v hipu postane »dirkaška replika«. Moči ni dovolj le za varna prehitevanja, tudi za voznikovo dušo in njegov ego je ostane na pretek. Zelo prijetno je poslušati pritajeno zavijanje turbine, ki se

oglasi pod obremenitvijo nad 1800 vrtljaji, in vedeti, da vas ne bo pustila na cedilu, ko jo boste najbolj potrebovali.

Za dobro počutje pa nista dovolj le podvozje in motor. Dve pomembnejši stvari sta seveda zavorni sistem in krmilni mehanizem. Zanesljivo zaviranje in dobra vodljivost sta bistvenega pomena pri hitrem avtomobilu. Bistvo ni namreč le hitrost, pomembnejše se je potem tudi varno ustaviti. S40 T4 to zmore. Je dobro vodljiv z ravno prav trdim servovolanom z zelo neposrednim prenosom (2,8 zavrtljaja!) in ima tudi



Dobra vodljivost, le nos, kot je pričakovati, sili iz ovinka. Konje je treba znati krotiti!



Usnje na sedežih, vratnih oblogah in volanskem obroču se ne sklada najbolje s ceneno plastiko na volanu. Le obvolanske ročice so morda nekoliko preveč oddaljene od volanskega obroča, sicer pa je ergonomija vzorna.

zanesljive zavore. Kaj še hočete več!? Menjalnik? Prav solidno hiter in natančen je.

Kar se tiče varnosti, se nad Volvom prav gotovo ne moremo pritoževati. Poleg čelnih (postopno napihljivih) in stranskih varnostnih blazin sta bila v T4 vgrajena še dva Volvova varnostna sistema - WHIPS in IC. Prvi pomeni upogibanje prednjih naslonjal pri trkih od zadaj, drugi pa napihljivo zaveso v celotni dolžini in na obeh straneh strehe, kar je pravzaprav še redkost v tem avtomobilskem razredu.

Tudi z ergonomijo so si dali kar nekaj dela. Nova sredinska konzola je s spremembami in z le najnujnejšim številom tipk dovolj uporabna. Le kontrolne lučke na posameznih tipkah so slabo vidne. Volanski obroč je z usnjeno oblogo dobro oprijemljiv, kazi pa



Simpatično preprosti merilniki in kopica uporabnih kontrolnih lučk

ga neugledna plastika na sredini. Mogoče so tudi obvolanske ročice pomaknjene nekoliko predaleč od volanskega obroča. In mogoče je gumb za naklon sedežnega naslonjala težko dostopen. Zato pa se mi zdi sedež z integriranimi vzglavniki dobro oblikovani. Merilniki (skupaj) z novim potovalnim računalnikom so pregledni in preprosti. Preglednost je dobra, to pa velja tudi za notranjost. Osvetlitev je izdatna, odlagalnih predalov je dovolj. Tiste pa, ki se še niste navadili privezovati, bosta na to opozarjala že značilno nadležno tiktakanje in utripajoča lučka na stropu. Nekaj so popravili, nekaj mogoče tudi pokvarili, ampak v celoti spremembe nagibajo tehcnico v pozitivno smer.

Zunanost je sicer nevpadljiva, zato pa je veliko bolj prepričljiv tisti »T4« na zadku. Poznavalci bodo takoj vedeli, kaj se skriva pod to skoraj sramežljivo oznako, čeprav tudi oznaka T4 ni več tisto, kar je bila. T4 druge generacije pomeni še več užitka v

vožnji, še večjo dinamiko, še več udobja in ne nazadnje tudi varnosti. Ampak to od Volva tudi pričakujemo! Pravzaprav ne vem, ali si za T4 ne bi upal trditi, da dobimo še celo malce več, kot pričakujemo ...

Igor Pucihar



Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 83,0 × 90,0 mm - gibna prostornina 1948 cm³ - kompresija 8,5: 1 - največja moč 147 kW (200 KM) pri 5500 vrt/min - največji navor 300 Nm pri 2500-4000 vrt/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Siemens) - turbinski polnilnik na izpušne pline, nadtlak polnilnega zraka 1,9 bara - hladilnik polnilnega zraka (intercooler) - tekočinsko hlajenje 6,3 l - motorno olje 4,0 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,071; II. 1,773; III. 1,194; IV. 0,868; V. 0,652; vzvratna 3,298 - prestava v diferencialu 4,250 - gume 205/50 R 16 W (Good-year Eagle Touring NCT3)

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžna in prečna vodila, vijache vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4516 mm - širina 1716 mm - višina 1422 mm - medosna razdalja 2562 mm - kolotek spredaj 1472 mm - zadaj 1474 mm - rajdni krog 10,6 m - **notranje:** dolžina 1580 mm - širina 1400/1400 mm - višina 920-960/870 mm - vzdolžnica 910-1100/840-610 mm - prt-ljažnik (normno) 471 l - posoda za gorivo 60 l

Mase: prazno vozilo 1300 kg - dovoljena skupna masa 1780 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 235 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,3 s - poraba goriva (ECE) 12,7/6,7/8,9 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	4,1 s	hitrosti:
0-80 km/h:	5,4 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	8,0 s	60 55,7 km/h
0-120 km/h:	10,7 s	80 76,7 km/h
0-140 km/h:	13,9 s	100 94,1 km/h
0-160 km/h:	19,0 s	120 115,9 km/h
0-180 km/h:	25,4 s	140 134,4 km/h
1000 m z mesta:	28,6	160 153,6 km/h
	(184 km/h)	

Največja hitrost:

235 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 30,5 s (182 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 37,2 s (167 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 96,6 m

od 100 km/h: 40,8 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 12,6 l/100 km

Najmanjše povprečje 10,8 l/100 km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 19 °C
50 km/h	55 56 55	p = 1019 mbar
100 km/h	66 64 63	rel. vl. = 48 %
150 km/h	74 69 68	
200 km/h	76 73	
Prosti tek	44	

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Volvo S40 T4 druge generacije prinaša še več užitka v vožnji, še večjo dinamiko, še več udobja in ne nazadnje tudi varnosti. Ampak to od Volva tudi pričakujemo! V novi izdaji je še bolj dodelan in uglajen, hkrati pa tudi prepričljiv. T4 pomeni, da gre za najmočnejši mali Volvo, in ne dovoli posebnih presenečenj.

➤ motor, zmogljivosti	➤ plastika na volanu
➤ menjalnik	➤ nedostopen gumb za nagib naslonjala sedeža
➤ podvozje	➤ nevidne kontrolne lučke klimatske naprave
➤ varnostni paket	➤ neizrazita notranjost (za T4!)
➤ prilagodljivost notranjosti	➤ zatikanje traku varnostnega pasu
➤ oblika	
➤ notranja osvetlitev	

CENA: 6.665.000 SIT (Volvo RSL, d. o. o.)