

# Polovica S80?

Pri Volvu so si zadali nalogo, da v manjši S40 vgradijo lastnosti večjega S80. Za to so imeli na razpolago dobrih 35 centimetrov dolžine in nekaj več kot 6 centimetrov širine vozila manj. Skušajte si predstavljati, koliko dela so imeli razvojniki, da so strpali v 'malčka' vso tehniko velikega brata.

Besedilo Peter Humar Foto Saša Kapetanovič

**N**o, vanj niso tlačili iste tehnike, a nedvomno je iz iste hiše kot vzornik. To se vidi tudi ob prvem stiku z novincem, saj vsak centimeter njegove zunanosti izraža pristnega Volva. Tako ima dobro poznan ostro odsekan zadek z ogromnimi lučmi in majhno odprtino prtljažnika. Na boku se šopirita poudarjeni rame-ni, ki naj bi kazali na dinamičnost vozila. V volvovsko značilni nos je oblikovalcem uspelo v obline zaobljenega prednjega dela zelo dobro skriti razmeroma velik previs karoserije čez prednjo os, ki je značilen za spredaj gnane avtomobile. Poznane oblikovne smernice na zunanosti so Švedsi v notranjosti še nadgradili. Tam so se Skandinavci domislili nove sredinske konzole, ki je že skoraj neke vrste umetniško delo. Njena posebnost je zelo lepo oblikovana tanka plošča, za katero se skriva prazen prostor s poličko oziroma odlagalnim prostorom, kamor lahko odložite denarnico, mobilni telefon ali druge podobno velike predmete. Seveda na vitki konzoli še vedno najdete vsa potrebna stikala za upravljanje radijskega sprejemnika in klimatske naprave, ki so združena v ozek črn pas in štiri okrogle gumbе ob njem. Na žalost pa umetnost zahteva svoj davek. Stikala za radijski sprejemnik in klimatsko napravo so namreč dokaj stlačena in med seboj premalo ločena. Svoje prispeva še majhnost nekaterih stikal, zaradi česar lahko pritisnete napačno tipko, če pri tem niste dovolj pozorni, kar pa za varnost vožnje ni dobro. Navsezadnje v avtomobilu ne sme biti preveč stvari, ki odvrtačajo voznikovo pozornost s ceste. Drugo nevšečnost boste opazili predvsem med preganjanjem po ovinkastih cestah. Sedalni del prednjega sedeža sicer zagotavlja dobro oporo vašim stegnom, to pa se na žalost ne dopolnjuje z oporo v naslonjalu. Vaš zgornji del telesa bo zaman iskal bočni oprijem, zaradi česar boste med ovinki zelo verjetno iskali oporne točke z nogami v vratih in sredinski konzoli. Pa smo spet pri sredinski

konzoli. Ta ima namreč ob straneh ostra robova, ki se med preganjanjem z vsakim ovinkom bolj zažirata v vaše desno koleno oziroma levo, če ste sovoznik.

Nič kaj dosti bolje se ne bo godilo potnikom na zadnjih sedežih. Volvovi inženirji so namenili potnikom v S40 bolj malo prostora za noge in glave. Višina bo ustrezala le tistim, ki ne bodo precej višji od 1,7 metra. Kadar bo na prednjem sedežu (ali obeh) sedel dvometraš, bo za kolena zadnjih potnikov hitro zmanjkalo vzdolžnih centimetrov. Torej so vaša kolena prepuščena na milost in nemilost prednjih dveh potnikov.

Švedsi pri S40 stavijo predvsem na njegovo žlahtno kri in dosti manj na uporabnost - malo (večinoma majhnih) odlagalnih prostorčkov, kakovostnih materialov v kabini in podpovprečno prostoren prtljažnik. Ta premore le 404 litre (67 litrov manj kot predhodnik) sicer lepo obdelanega prostora, a do njega dostopate skozi že omenjeno majhno odprtino v zadku. Že res, da lahko njegovo uporabnost deloma izboljšate z zlaganjem po tretjinah deljive zadnje klopi, a tudi v tem primeru prostorskih čudežev ne pričakujte.

V testnem S40 se je pod prednjim pokrovom vrtela ročična gred trenutno najmočnejšega bencinskega petvaljnika v njegovi ponudbi. Govorimo seveda o motorju T5, ki razvije največ 162 kilovatov oziroma 220 konjskih moči pri za bencinarje razmeroma nizkih 5000 vrt/min in 320 njutonmetrih navora, ki naj bi bili na razpolago v širokem območju vrtljajev (1500-4800 vrt/min). In če smo povsem zadovoljni s poglavitnima številkama, ki pravita 7,5 sekunde in 240 kilometrov na uro, v določenih okoliščinah delovanja nismo ravno navdušeni nad razvojem pogonskih 'njutnov' in 'konjev'. Tako slednjega sicer odlikujejo miren tek, za petvaljnike značilni glas delovanja in veselje do vrtenja, a smo predvsem pri delnih obremenitvah med počasno in umirjeno vožnjo z nežnim pospeševanjem pogrešali več nežnosti motorja. Ta nevšečnost je predvidoma posledica njegove zasnove. Za turbomotorje je namreč značilno neenakomerno razvijanje moči in navora v spodnjem območju vrtljajev (nekaj sto minutnih vrtljajev nad prostim tekom). Takrat turbopuhalo ravno začne prihajati do sape in zato kljub enakemu plinu vedno bolj vneto polni motor, kar se odraža z neenakomernim razvojem požnosti. Zaradi tega 'prisilijo' tovrstni motorji voznika, da med



**1****2**

## Drugo mnenje



**Matevž Korošec** Pogosti očitki, da S40 ni pravi Volvo, so se Švedom očitno dovolj globoko zažrli v srce. Novincu tega preprosto ne moremo več očitati, čeprav je veliko njegovih komponent sposojenih. Avto je dovršen in uglajen. Vas pa lahko zmotijo nekatere druge malenkosti, na primer zračniki, gumba za zaklepanje ali pa grda nastavka na izpušnih ceveh.



**Peter Kavčič** Pri Volvu mi je vseč drugačnost od 'nemške klasike' in njihova prepoznavnost. Tudi S40 T5 ni izjema. Avto že na zunaj ne skriva svojega športnega značaja, ko pa zapelje skozi ovinke, še dodatno navduši s športno lego. V notranjosti pa sta me prepričala ergonomija in sodoben dizajn.

1. Za dobro lego in visoko postavljeno mejo zdrsa je 'krivo' tudi športno podvozje, ki je del serijske opreme Volvo S40 T5.
2. Dobra ergonomija sedenja, visoko nameščena zagonska ključavnica in sredinska konzola z umetniškimi pridihi.
3. Merilniki: dobra splošna preglednost in založenost s podatki.
4. Davek na umetnost: na sicer lepi in tanki sredinski konzoli so stikala preveč stlačena, zaradi česar njihovo iskanje preusmerja pozornost s ceste.

**3**

**Vožnjo si lahko naredite zabavno z izklopom stabilizacijskega sistema DSTC.**

**4**

umirjeno vožnjo pozorno uravnava pospeševanje vozila s stopalko za plin (skupaj z naraščanjem motorne prožnosti mora rahlo popuščati stopalko za plin), sicer bodo vožnjo spremljali neljubi sunki, ki pri motorju brez turbopuhala običajno niso opazni. Druga nevšečnost, ki izhaja iz iste lastnosti turbomotorjev, je, da potrebujejo za najboljšo prožnost določeno število motornih vrtljajev. Volvo pri motorju T5 obljublja največji navor že pri nizkih 1500 vrt/min, a roko na srce - motor opazno zaduha šele nad 'dvema tisočakoma', tako da boste med dinamičnejšo vožnjo zelo verjetno velikokrat posegli po prestavni ročici.

Da je Volvo zdaj že nekaj let pod okriljem velikega Forda, se pozna tudi pri menjalnikih. Šeststopenjski ročni menjalnik je v primerjavi s predhodnimi Volvovimi menjalniki občutno prijaznejši do uporabnika. Tako slednjega zdaj odlikujejo natančni in kratki gibi prestavne ročice, ki se ne upirajo niti hitremu pretikanju.

Za dobrega sopotnika se izkaže tudi podvozje Volvo S40. V različici T5 je njegova športnost poudarjena, saj je vzmetenje še čvrstejše nastavljeno, kar se občuti predvsem kot manjše nagibanje karoserije v ovinkih. Čeprav je podvozje čvrsteje vzmeteno, pa udobje vožnje ne trpi pretirano. Na udobje vožnje je vplivala kakovost izdelave, ki je pri test-

nem vozilu pešala. Vožnjo je pri večjih hitrostih (avtocesta ipd.) spremljalo moteče piskanje v območju okoli zunanega ogledala na voznikovi strani. Verjetno gre za 'porodno napako', saj verjamemo, da si Volvo pač ne more in tudi ne bo privoščil česa takega. Pozornost pri prvem preizkusu vozila vseeno ne bo odveč.

Športno podvozje se izkaže tudi pri legi. Hitrostna meja zdrsa vozila je postavljena zelo visoko, na pretiravanje pa, kot je za spredaj gnan avtomobile značilno, najprej opozori podkrmarjenje s siljenjem nosu iz ovinka. Nikar se ne bojte, saj se boste v večini kočljivih primerov lahko zanesli na odziven in natančen volanski mehanizem, ki pa žal (še vedno) ne premore najboljše povratne povednosti, s katero se ponašajo nekateri tekmeči.

Vožnjo si lahko naredite zabavno z izklopom stabilizacijskega sistema DSTC. Pri tem morate upoštevati nekatere njegove posebnosti. Prva je gotovo ta, da ostane kljub izklopu v njem še vedno nekaj življenja. Tako v skrajnih primerih, ko (po Volvovem mnenju) stanje preveč uide nadzoru, ta še vedno poseže v vožnjo s poznanimi ukrepi za stabiliziranje vozila. Druga posebnost oziroma zanimivost pa je, da je pri S40 T5 skoraj bolje pustiti sistem DSTC vklopljen, saj bo vožnja takrat zelo verjetno tudi hitrejša, ne samo varnejša. Zajetna motorna konjenica

## Volvo S40 T5

**CENA:** [Volvo Car Austria]  
**OSNOVNI MODEL:** 7.860.000 SIT  
**TESTNO VOZILO:** 10.488.000 SIT

**Moč:** 162 kW (220 KM)  
**Pospešek:** 7,6 s  
**Največja hitrost:** 240 km/h  
**Povpr. poraba:** 11,6 l/100 km

**Garancija:**  
2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje.  
**Predvideni redni servisi:**  
menjava olja na 20.000 km  
sistematični pregled na 20.000 km

### Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT):

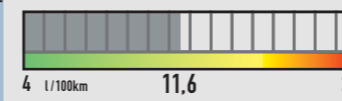
redni servisi, delo:	76.800	obvezno zavarovanje (2):	1.031.600
material:	155.820	kasko zavarovanje (2):	1.504.400
gorivo	2.403.520		
gume (1):	1.096.000	<b>Skupaj:</b>	12.818.140
izguba vrednosti po 4 letih:	6.550.000	<b>Strošek za prevoženi km:</b>	128,2 SIT/km

(1) - upoštevali smo 3 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum  
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 4 letih

### NAŠE MERITVE

**Vozne lastnosti**

<b>Pospeški</b>	<b>s</b>
<b>0-100 km/h:</b>	<b>7,6</b>
402 m z mesta:	15,5 (153 km/h)
1000 m z mesta:	27,7 (196 km/h)
<b>Prožnost</b>	<b>s</b>
50-90 km/h (IV./V.):	6,7/9,1
80-120 km/h (V./VI.):	8,3/11,2
<b>Največja hitrost</b>	<b>240 km/h (V. prestava)</b>
<b>Poraba goriva</b>	<b>l/100 km</b>
najmanjše povprečje	9,3
največje povprečje	13,5
<b>skupno testno povprečje</b>	<b>11,6</b>

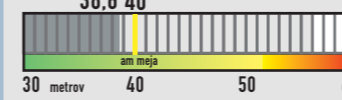


**Trušč v notranjosti**

	<b>III.</b>	<b>IV.</b>	<b>V.</b>	<b>VI.</b>
Prestava	52	51	50	50
50 km/h	62	60	59	59
90 km/h	69	67	64	62
Prosti tek				36

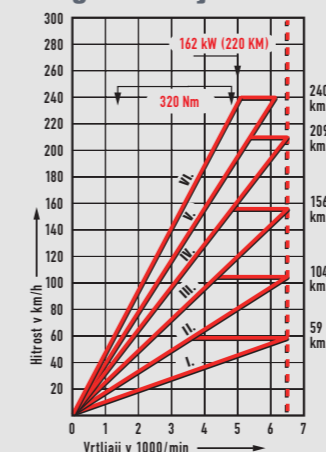
**Zavorna pot**

od 100 km/h:	<b>m</b>
(AM meja 40 m)	38,6

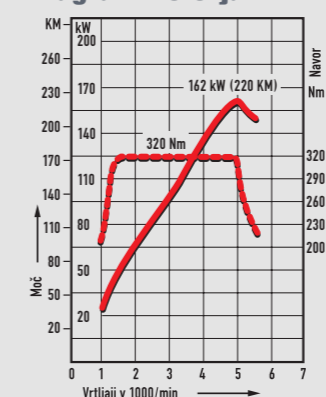


**Napake med testom**  
- brez napak

### Diagram menjalnika:



### Diagram motorja:

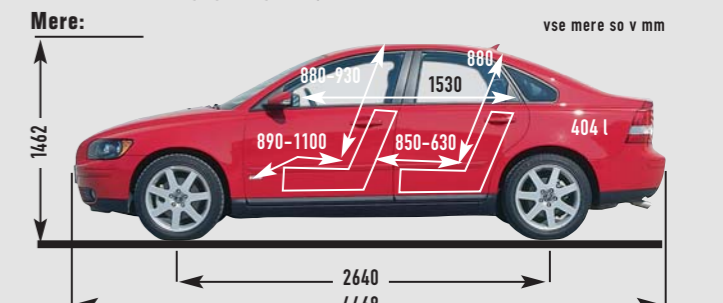


### Užitek v vožnji:

Že res, da se 200 'konjev' in 300 'njutnov' bolje poda zadnjemu paru koles kot prednjemu, a dve sto 'konjev' je le dve sto 'konjev'.

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 5-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtnina in gib 83,0 x 93,2 mm - gibna prostornina 2521 cm<sup>3</sup> - 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 odlični 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 x 17 - gume 205/50 R 17 W, kotalni obseg 1,92 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 47,0 km/h. **Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 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 1419 kg - dovoljena skupna masa 1869 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 1500 kg, brez zavore 650 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 240 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,8 s - povprečna poraba goriva (ECE) 8,7 l/100 km



**Zunanje mere:** širina vozila 1770 mm - kolotek spredaj 1535 mm - zadaj 1531 mm - rajdni krog 10,6 m.  
**Notranje mere:** širina spredaj 1430 mm, zadaj 1410 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 470 mm, zadnja klop 450 mm - premer volanskega obroča 385 mm - posoda za gorivo 62 l

**Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):**  
1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 1 x kovček (68,5 l); 1 x kovček (85,5 l)

**Pomembnejša serijska oprema:** prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - EBA - DSTC - servo volan - pet vzglavnikov - 5 tritočkovnih varnostnih pasov - samodejna klimatska naprava - 4 x električni pomik šip - električno ogrevani in nastavljivi vzratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - po višini nastavljivi voznikov sedež - športno podvozje - osrednja ključavnica z daljinskim upravljanjem - tempomat.

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor, menjalnik
- ▲ varnostna oprema
- ▲ zavore
- ▲ izvirno oblikovana sredinska konzola
- ▲ lega in vodljivost
- ▲ udobje vožnje
- ▲ biksenonska žarometna
- ▲ delovanje sistema DSTC
- ▼ razvoj moči motorja v določenih okoliščinah
- ▼ kakovost izdelave
- ▼ stlačena stikala na sredinski konzoli
- ▼ slaba bočna opora naslonjal prednjih sedežev
- ▼ splošna utesnenost v kabini



1. Uporabno: na zatič na vzglavniku lahko obesite jakno.
2. Sedalni del nudi dovolj bočne opore stegnom, naslon pa telesa ne podpira dovolj v zgornjem delu. Vzglavnik je nena-stavljiv.
3. Povprečno uporabnost kabine zaradi omejenega števila odlagalnih prostorov delno izboljšajo trije žepki na prednjih in zadnjih sedežih.
4. Motorju pomaga dihati turbopuhalo: 162 kW/220 KM, 320 Nm, 7,5 s in 240 km/h.



namreč v ovinkih in pri izklopljenem sistemu DSTC ob pretiravanju notranje kolo hitro zavrti v prazno, kar pomeni izgubo pogona in manj učinkovito pospeševanje. Vklapljeni DSTC se sicer vmešava v vožnjo, a to počne razmeroma nežno, tako da ritma vožnje ne moti preveč, prepotrebno zaviranje notranjega kolesa pri močnem pospeševanju skozi ovinke pa se odraža v učinkovitejšem prenosu pogonske sile na podlago.

Poleg DSTC-ja je v S40 seveda vgrajenih še veliko drugih varoval, tako da bodo za varnost poleg varnostnih blazin in zajetne četice kratice številnih varnostnih sistemov skrbele tudi učinkovite in dobre zavore.

Za dojemanje žlahtnosti niso pomembni centimetri. Prostor-nost je povsem fizikalne narave, tako da pri ocenjevanju slednje

štejejo samo centimetri. In če teh ni, tudi ogromno prostora ne more biti. Z odvzemom dobrih 35 centimetrov skupne dolžine manjši S40 v primerjavi z večjim S80 seveda ni izgubil polovice razpoložljivega prostora, kar je razvidno tudi iz dejstva, da v njem še vedno najde svoje mesto pet potnikov in 'le' nekaj deset litrov prtljavnika. A dejstvo je, da se bodo potniki na svojih sedežih počutili precej bolj utesnjene, kar je pravzaprav glavna stvar, ki loči majhne avtomobile od večjih. Kljub manjšim meram novinca je Volvu torej uspelo preoblikovanje velikega S80 v manjšega S40, pri čemer mali brat ni izgubil na žlahtnosti sorodnika, ampak samo centimetre. ■

KOLIKO STANE	SIT
<b>Dodatna oprema</b>	
Samodejni menjalnik	418.000
Biksenonska žarometna	163.700
Naprava za čiščenje žarometov	62.700
Tipalo za dež	29.600
Usnjeno oblažinjene	290.900
<b>Nekateri nadomestni deli</b>	
Prednji žaromet s smernikom	61.300
Prednja meglenka	22.700
Prednji odbijač	141.500
Okrasna maska	59.400
Prednja šipa	62.900
Znak	14.800
Prednji blatnik	44.700
Zadnji odbijač	138.300

Tabela konkurence	
Model	
<b>Volvo S40 T5 Kinetic</b>	
<b>motor (zasnova)</b>	5-valjni - vrstni
<b>gibna prostornina (cm<sup>3</sup>)</b>	2521
<b>največja moč (kW/KM pri 1/min)</b>	162/220 pri 5000
<b>največji navor (Nm pri 1/min)</b>	320 pri 1500-4800
<b>dolžina x širina x višina (mm)</b>	4468 x 1770 x 1452
<b>največja hitrost (km/h)</b>	240
<b>pospešek 0-100 km/h (s)</b>	6,8
<b>poraba goriva po ECE (l/100 km)</b>	8,7
<b>cena osnovnega modela (SIT)</b>	7.860.000

<b>Model</b>	<b>Volvo S40 T5 Kinetic</b>	<b>Audi A4 3.0</b>	<b>BMW 330i</b>	<b>Mercedes-Benz C 320</b>
<b>motor (zasnova)</b>	5-valjni - vrstni	6-valjni - V90°	6-valjni - vrstni	6-valjni - V-90°
<b>gibna prostornina (cm<sup>3</sup>)</b>	2521	2976	2979	3199
<b>največja moč (kW/KM pri 1/min)</b>	162/220 pri 5000	162/220 pri 6300	170/231 pri 5900	160/218 pri 5700
<b>največji navor (Nm pri 1/min)</b>	320 pri 1500-4800	300 pri 3200	300 pri 3500	310 pri 3000-4600
<b>dolžina x širina x višina (mm)</b>	4468 x 1770 x 1452	4547 x 1766 x 1428	4471 x 1739 x 1415	4526 x 1728 x 1427
<b>največja hitrost (km/h)</b>	240	245	250	248
<b>pospešek 0-100 km/h (s)</b>	6,8	6,9	6,5	7,7
<b>poraba goriva po ECE (l/100 km)</b>	8,7	9,5	9,1	10,9
<b>cena osnovnega modela (SIT)</b>	7.860.000	8.046.000	10.123.000	9.492.000

### ocena

<b>Zunanost (15)</b>	13	S40 ne skriva, da je Volvo. Pri tem je všečen, ne moremo mu pa pogledati skozi prste pri kakovosti izdelave, ki ni na ravni cenovnega in avtomobilskega razreda, kamor se uvršča.
<b>Notranost (140)</b>	115	Dobra ergonomija sedenja, kakovostni materiali in dobra založenost z opremo na eni strani in malo centimetrov v vse smeri ter majhen prtljajnik s povprečno prilagodljivostjo na drugi strani.
<b>Motor, menjalnik (40)</b>	38	Petvaljni tlačno potnjen motor vrhuncem tehnike, pestijo ga muhe turbomotorjev, a je zmogljiv in povezan z odličnim 6-stopenjskim ročnim menjalnikom.
<b>Vozne lastnosti (95)</b>	88	Avtomobil je prijazen do voznika, z dobro lego med ovinki, skoraj odličnim volanskim mehanizmom in dobrim občutkom na stopalki zavore. Veliko točk, a se da še bolje.
<b>Zmogljivosti (35)</b>	32	220 'konjev' pove (skoraj) vse. Težavo predstavlja turbopuhalo, ki v spodnjem območju motornih vrtljajev ne prispeva veliko sape. Z 240 km/h boste lahko vedno med najhitrejšimi na cesti.
<b>Varnost (45)</b>	42	Kot je za Švede značilno, je tudi S40 dobro založen z varnostno opremo. Za učinkovito ustavljanje poskrbijo zanesljive zavore.
<b>Gospodarnost (50)</b>	22	Veliko 'konjev' nikoli ni bilo pretirano gospodaren nakup. Poraba goriva je sicer glede na zmogljivosti sprejemljiva, predvidena izguba vrednosti pa malo manj.

**Skupaj** 350

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

Prav dobra ocena govori v prid malemu Volvu. Ta je nedvomno obdržal številne odlike večjih bratov, z rezanjem centimetrov pa izgubil poglavito prednost večjih avtomobilov - prostornost. Testni primerek tepe še slaba kakovost izdelave, a mislimo, da jo lahko pripisemo porodnim težavam, ki bodo (upamo) odpravljene, saj si take napake Volvo v tekmi s konkurenco pač ne more privoščiti.

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