

Nova dimenzija



Volvovi avtomobili niso več oglati (o tem čivkajo že vrabci na strehi). Volvove limuzine in kombiji niso več iz iste serije (tudi to vrabci že vedo). Volvovi avtomobili imajo zdaj trikraki volanski obroč in kupejevsko silhueto, čeprav so limuzine (vrabci še niso bili obveščeni)! S60.



S60 nosi športno silhueto povsem upravičeno: na cesti je tudi zelo dinamičen.

FOTO: UROŠ POTOČNIK

Če ste ga najprej zagledali od zadaj in ste mislili, da se mimo vas pelje S80, vam je oproščeno. S60 je namreč svojemu velikemu bratu precej podoben. Zadnje luči imajo enako stop-

ničko, ki je pravzaprav zaključek bočnega utora, izhajajočega iz prednje maske. Mednje je zarezan pokrov prtljažnega prostora, ki pa je precej krajši kot pri večji limuzini, poleg te-

ga pa še nekoliko padajoč, da poudari lepo oblikovan strešni lok. S60 hoče namreč biti dinamična limuzina. To mu uspeva na vsej črti. Kolesa so pomaknjena daleč na rob karoserije, z

medosno razdaljo se uvršča v vrh razreda (družbo mu delajo Audi A4, BMW serije 3, Mercedes-Benz razreda C, Volkswagen Passat ...), prednji del ni prav nič pohleven, zadnja boč-

na vrata pa so vrezana v karoserijo skoraj minimalistično.

Nasploh je pomanjkanje prostora zadaj najslabši del tega Volva. Že vstopanje in izstopanje iz avtomobila pri zadnjih

vratih je za visokorasle težavno, ker je odprtina zelo skopuška. Tam nekje do 180 centimetrov visoki bodo glavo v notranjosti pospravili pod strop, višji pa bodo že morali paziti na fri-

zuro. Še prej bo treba seveda nekam stlačiti noge in le upate lahko, da spredaj ne sedijo dolgini. Takrat namreč hitro zmanjka prostora za kolena in če so sedeži nastavljeni nizko -

tudi za stopala. V Passatu, Mondeu in nekaterih drugih tekmeceh iz srednjega razreda je na zadnji klopi precej več prostora, bolje se odrežejo tudi prestižnejši: Mercedesov raz-



Zanesljiv in dobro vodljiv: pri pretiravanju zdrsne nos, zadek pa je mogoče poravnati v pravo smer.

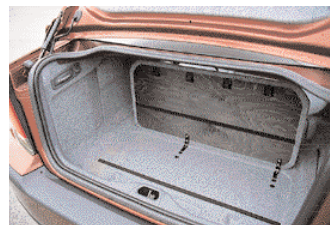
red C, celo BMW serije 3 in Audi A4.

S tem pa je večjih zamer avtomobilu že konec! Ne glede na pomanjkanje centimetrov je zadnja klop udobna, v stranskih stebričkih so zračniki, ki omogočajo individualno nastavljanje prezračevanja, in vsite varnosti je tudi zadaj obilo. Vsi trije varnostni pasovi so seveda tritočkovni, S60 ima tri vzglavnike (ki jih je mogoče za boljši pogled nazaj podreti), sistem za varovanje pred poškodbami bočnih trkov vključuje široko okensko varnostno blazino (sicer jih je v avtomobilu še šest), deljivo zadnje naslonjalo pa ima čvrste zatiče, ki jih je mogoče sprostiti iz prtljažnika.

Tudi slednjemu ni mogoče očitati prav nič. 424 litrov je lepo obdelanih, pravokotno upo-

Navdušujeta kako-vost izdelave in uporabljenih materialov.

rabnih, z dovolj veliko odprtino, da nalaganje prtljage ni težavno, in s pripravno deljenim dnom, ki ga je mogoče postaviti pokonci, tako da zadrži manjše kose ali vrečke po obisku v trgovini. Pokrov podpira mehanizem s teleskopskimi blažilniki, ki ne posega v notranjost prtljažnika, celoten prtljažnik pa



Zložljivo dno zadrži vrečke ob nakupu.



Petvaljnik teče mirno, vendar je v višjih vrtiljajih preglasen.

obdaja kakovostna tapeta.

Prtljaga se bo torej udobno peljala, to pa še bolj velja za potnika na prednjih sedežih. V znanem Volvovem slogu sta razkošna, ne premehka ne pretrda, nastavljiva po višini in v ledvenem delu, z nenastavljivima, kljub temu pa odličnima vzglavnikoma in s samodejno nastav-

ljivima varnostnima pasovima. Dobro znata blažiti udarce s podvozja, le sedanje in vstajanje je nekoliko težje, ker je avtomobil svojemu poslanstvu primer-no pač nekoliko bližje tlom.

S60 hoče biti športen, zato je tudi prvi Volvo, ki ima trikraki volanski obroč. Debelo obla-



Prostora je dovolj, obdelava je brezhibna, dovoljena obtežitev avtomobila znaša 546 kilogramov.



Omisliti si je mogoče tudi integriran otroški sedež..



Predala sta sicer uporabna, vendar manjka posebno držalo za pločevinke.



Ergonomija je dobra, ampak prestavna ročica menjalnika se preveč zatika, še posebej, ko je avtomobil še hladen.

radijskega sprejemnika, telefona in tempomata je dobro oprijemljiv, nastavljiv po višini in globini, tako da udobnega voznega položaja ni težko najti. Voznik se sicer počuti nekoliko utesnjeno, saj je sredinska konzola zelo široka. Na njej kraljuje velik radijski sprejemnik s CD-enoto, kasetnikom in integriranim telefonom (brez doplačila). Odlično! Radio ima zelo dober zvok, ergonomsko je dovršen, vgrajen telefon pa sprejme majhne kartice SIM, ki so v veliki večini mobilnikov.

Zelo preprosto je tudi upravljanje učinkovite klimatske naprave, ki zmore temperaturo nastavljati ločeno za voznikovo in sovoznikovo polovico. Manj pohval zaslužijo odlagalni prostori, ki razen med prednjima sedežema niso prav veliki. Na žalost avtomobil nima pepelnika (oziroma predalčka za odpadke) in tudi za pločevinke, ki jih je sicer mogoče zasilno odložiti v enega izmed predalov med sedežema, ni posebnega prostora. Navdušujeta kakovost izdelave in uporabljenih materialov: S60 se vozi brez škripanja plastike.

V potniški kabini se potuje mirno in tiho, če le motorni vrtiljaji niso previsoki. Takrat sicer uglasjeni in mirno tekoči

petvaljnik postane preglasen. Motor je seveda stari znanec, v 2,4 litra delovne prostornine pa skriva 170 konjičev. Na voljo je še v izvedbi s 103 kW (140 KM), ki je morebiti celo boljša izbira. Oba motorja sta namreč zelo prožna, šibkejši pa največji navor 220 Nm doseže celo pri 3750 vrt/min, kar je za dobrih 1000 vrtiljajev manj kot pri testnem agregatu (230 Nm, 4800 vrt/min). Med vožnjo razlike tako skoraj ni, saj motor dobro

Nasploh je pomanjkanje prostora zadaj najslabši del tega Volva.

potegne že iz prostega teka in voznik si lahko privošči lenarjenje z menjalnikom ne glede na to, v kateri prestavi vozi. Izmerjena prožnost s 34 sekundami potrjuje te trditve, medtem ko je bil pospešek z 10,0 sekundami za 1,3 sekunde slabši od tovarniško obljubljenih 8,7 sekunde. Deloma gre to pripisati zimskim gumam in zimskim voznim razmeram, razočaranje pa je toliko večje, ker je bil avtomobil obut v manjše gume, kot bi moral biti (195/55 R 15 namesto 195/65 R 15). Pospešek bi torej moral biti boljši, veliko odstopanje (od 15 do 20 odstotkov) pa smo izmerili tudi

pri natančnosti merilnika hitrosti. Pri priganjanju v visoke vrtiljaje motor ne kaže več takšne poskočnosti kot v spodnjem delovnem območju in tako izgubi prednost pred šibkejšo različico. Dokaj zadovoljni smo bili s porabo goriva. Kljub testnim naporom skupno povprečje ni preseglo 10,4 litra na sto kilometrov, najmanj pa smo se vozili celo z 8,2 litra.

Voznikove zahteve S60 na odprti cesti povsem zadovolji.

Med hitrimi potovanji je miren, dobro vztraja v smeri in zadovoljivo zavira tudi po večkratnih ponovitvah. Izmerjenih dobrih 40 metrov s 100 na 0 km/h z zimskimi gumami ni slab podatek. Med ovinki je zanesljiv, morda celo nekoliko preveč »povprečno«
nastavljen, z izrazitim prekrmarjenjem, ko so hitrosti prevelike, pa tudi z željo, da z volanom, odvzemanjem plina in zaviranjem zadek nastavi v zeleno smer. Krmilni mehanizem je natančen, s samo tremi zavoji od ene do druge skrajne lege tudi dovolj neposreden za hitro sukanje, pa ravno prav ojačan, da voznik

čuti, kaj se dogaja z avtomobilom. Kolesa so štirikrat posamično obešena, spredaj s trikotnimi vodili, zadaj pa z vzdolžnimi nihajkami, dvojnimi prečnimi vodili in seveda s stabilizatorjema na obeh premah.

Vzmetenje je kar malce športno, čvrsto, a še vedno dovolj udobno za vse vrste cest. Na kratkih grbinah nakaže konturo ceste, ne vsiljivo, pa vendarle, z dolgimi gubami dobro opravi, predvsem pa ne dopušča prevelikega nagibanja v ovinkih in nezdravih reakcij na hitro spreminjanje smeri. Neumnosti preperečuje tudi doplačilni sistem za stabilizacijo vozila DSTC, ki ne »zagradi«
takoj, ko kolesa zdrsnejo, ampak z majhno zamudo. Avtomobil sicer umiri, vendar vozniku pri tem za nekaj hipov povzroči povišan krvni tlak. Slabo tudi opravi s prednjimi kolesi, vrtečimi se v prazno, še posebej, če je avtomobil usmerjen naravnost in zdrsujeta obe. Na tem področju se bo Volvo moral še malce učiti.

V celoti pa S60 zadovolji. Je lep, dinamičen, dobro narejen in varen. Vse, kar mora Volvo nove generacije biti, da lahko svoje potnike popelje v novo dimenzijo.

Boštjan Jevšek

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0 - 60 km/h:	4,7
0 - 80 km/h:	6,9
0 - 100 km/h:	10,0
0 - 120 km/h:	13,5
0 - 140 km/h:	18,1
0 - 160 km/h:	25,1
1000 m z mesta:	31,0
	(174 km/h)

Prožnost	s
1000 m od 40 km/h (IV.):	34,4
	(165 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	37,2
	(148 km/h)

Največja hitrost	205 km/h
(V. prestava)	

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,2
največje povprečje	12,1
skupno testno povprečje	10,4

Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	66 65 65
100 km/h	63 62 62
150 km/h	69 78
200 km/h	73
Prosti tek	

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	51,1
80	69,3
100	86,9
120	103,9
140	119,7
160	137,7
180	151,1

Zavorna pot	m
od 150 km/h:	106,2
od 100 km/h:	46,6

Okoliščine meritev

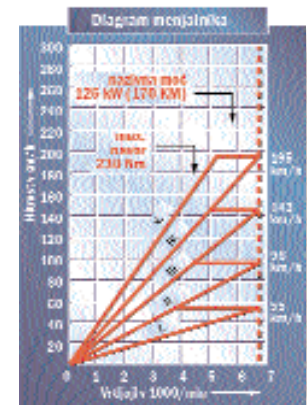
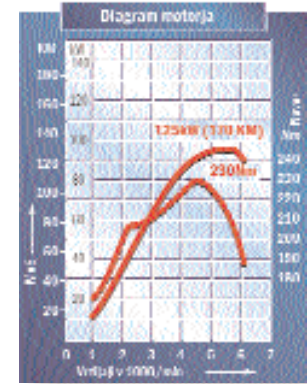
T= 5 °C
p= 960 mbar
rel. vl.= 73 %

Napake med testom

- aktiven potovalni računalnik je one-mogočil delovanje gumbov na volanu

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:	
1 leto splošne garancije brez omejit-ve kilometrov, 3 leta garancije na akumulator, 12 let garancije na pločevino	
Obvezno zavarovanje:	99.013 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):	
	113.000 SIT



CENE

Testirani model	6.811.320
(Volvo Southeast Europe)	

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	5.832.319
Ogrevanje prednjih sedežev	41.932
Kovinska barva	131.571
Radijski sprejemnik	209.158
Samodejna klimatska naprava	122.281
Potovalni računalnik	54.738
Tempomat	80.600
Usnjeni volanski obroč	46.703
DSTC	258.623
Aluminijasta platišča	144.879

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet z utripalko	66.800
Prednja meglenka	36.530
Prednji odbijač	86.250
Vetrobransko steklo	63.000
Prednji blatnik	47.200
Zadnji odbijač	63.500
Zunanje ogledalo	49.860
Lahko platišče	57.600

SIT

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

5-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 83,0 × 90,0 mm - gibna prostornina 2435 cm³ - kompresija 10,3 : 1 - največja moč 125 kW (170 KM) pri 5900/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,7 m/s - specifična moč 51,3 kW/l (69,8 KM/l) - največji navor 230 Nm pri 4500/min - ročična gred v 6 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 7,6 l - motorno olje 5,3 l - akumulator 12V, 60 Ah - alternator 100 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhroni-zirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,070; II. 1,770; III. 1,190; IV. 0,870; V. 0,700; vzvratna 2,990 - prestava v diferencialu 4,250 - platišča 6,5J × 15 - gume 195/55 R 15 (Nokian Hakkapelitta NRW), kotalni obseg 1,80 m - hitrost v V. pre-stavi pri 1000/min 36,2 km/h - rezervno kolo 195/65 R 15

Voz in obese:

limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,28 - spredaj posa-mične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamič-ne obese, vzdolžne nihajke, dvojna prečna vodila, Wattov paralelogram, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBV, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4580 mm - širina 1800 mm - višina 1430 mm - medosna raz-dalja 2720 mm - kolotek spredaj 1560 mm - zadaj 1560 mm - najmanjša razda-lja od tal 130 mm - rajdni krog 11,8 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1550 mm - ši-ri-na (komolci) spredaj 1515 mm, zadaj 1550 mm - višina nad sedežem spredaj 985-935 mm, zadaj 905 mm - vzdolžnica prednji sedež 860-1100 mm, zadnja klop 915-665 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 515 mm, zadnja klop 490 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljažnik (normno) 424 l - poso-da za gorivo 70 l

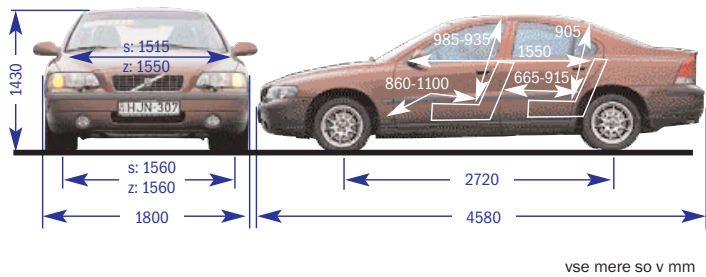
Mase:

prazno vozilo 1434 kg - dovoljena skupna masa 1980 kg - dovoljena masa priko-lice z zavoro 1600 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe75 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,7 s - poraba goriva (ECE) 8,1/10,5/8,7 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 91-98)

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Škoda, da S60 na zadnji klopi skopari s prostorom za višje odrasle potni-ke. V vsem drugem je namreč povsem dorašel prestižnim tekmečem. No, motor bi moral biti nekoliko tišji in v višjih vrtljajih zmogljivejši, menjalnik pa bolj tekoč, toda švedski paket varnosti je odlična izbira. Sploh glede na razmeroma ugodno ceno!

- +

prožen motor

+

udobno vzmetenje

+

poraba goriva

+

ergonomija

+

udobni sedeži

+

vgrajena varnost
- premalo prostora na zadnji klopi
- zatikajoča se prestavna ročica
- izrazito podkrmarjenje
- počasen sistem DSTC
- utesnjenost spredaj zaradi širokega sredinskega grebena spredaj