

Samodejnos t delovanja

Pravzaprav je bilo vse skupaj le vprašanje časa. Osnovi modelov V70 in S60 sta si namreč zelo podobni, torej ni razloga, da slednji ne bi ponujal tudi štirikolesnega pogona. In zakaj smo potem nanj čakali skoraj dve leti?



Zgolj površen pogled na zadka obeh modelov, kjer sta nameščeni oznaki AWD (All Wheel Drive), še ne razkrije odgovora. Res je, da z njo pri Volvu označujejo štirikolesni pogon. Toda nič več kot to. Da boste dobili pravi odgovor, se morate poglobiti v tehnične podatke. Iz njih namreč hitro ugotovite, da pri Volvu V70 AWD za prenos moči na zadnja kolesa skrbi visko sklopka, pri modelu S60 AWD pa haldex. In zakaj tako? Odgovor je preprost. Zato ker bo že v kratkem Volvovo prodajno paleto popestril tudi XC90 s prav tako novim štirikolesnim pogonom (haldex).

Skrivnost smo torej razkrili. Kaj pa to pomeni v praksi? Za voznika nič novega, bi lahko zapisali. Res je sicer, da zasnovi pogonov nista enaki (podrobnosti o novem štirikolesnem pogonu si lahko preberete v AM 4/2002), je pa zato precej podobno njuno delovanje. To pomeni, da tudi pri modelu S60 AWD štirikolesni pogon deluje povsem neodvisno od voznika. Prav to pa smo od Volva S60 AWD tudi pričakovali.

Čeprav S60 slovi kot najbolj športni Volvo, to še zdaleč ne pomeni, da je vožnja z njim špartansko garaška. Tako kot S80 in V70 tudi S60 ponuja izredno dobra prednja sedeža, ki sta skupaj z zadnjo klopjo lahko oblačena v temno kombinacijo usnja in blaga. Ob dejstvu, da so v temne barve odeti tudi armaturna plošča, notranje stene vrat ter dno vozila, vas sicer prešine, da je notranost barvno precej monotona, toda priznati moramo, da je prav blago na sedežih tisto, ki jo diskretno poživi.

Trikraški volanski obroč nedvomno razkriva značaj tega Volva.

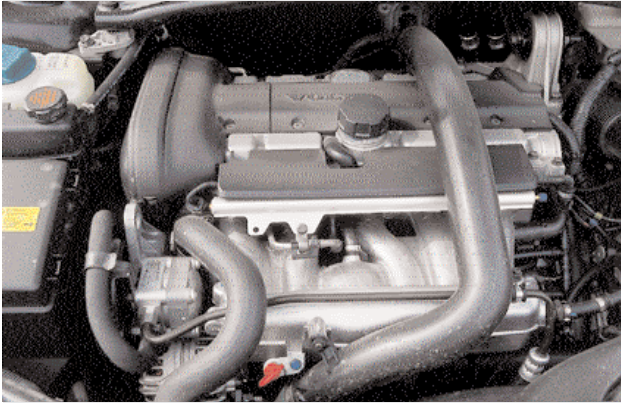
Bogato založena sredinska konzola, skupaj z mobilnim telefonom, in prestavna ročica samodejnega menjalnika.



FOTO: ALEŠ PAVLETIČ



Zamero si zasluži majhna odprtina, ki hitro lahko postane premajhna.



Petvaljnik je zmogljiv, žal pa v kombinaciji s samodejnim menjalnikom in štirikolesnim pogonom ni posebej varčen.



Kljub prostoročnemu načinu telefoniranja je v Volvu na voljo tudi dodatna slušalka.

Značaj Volva S60 AWD nam dajeta slutiti trikraki volanski obroč skupaj s stikali za ukazovanje avdiosistemu, tempomatu in telefonu ter prestavna ročica. Z njo smo pri testnem Volvu sicer ukazovali petstopenjskemu samodejnemu menjalniku, toda na pogled je skoraj takšna kot tista pri ročnem. Zagotovo pa spoznate njegov značaj, ko zaženete motor. Iz prednjega dela vozila se namreč oglasi značilen zvok petvaljnika, ki mu pomaga turbinski

downa» ne odziva, ampak ostane v tisti prestavi, ki ste mu jo določili vi. Torej vam preostane le še, da Volvu S60 AWD pokažete svoj značaj tudi vi.

Moči je namreč ogromno, čeprav je zaradi štirikolesnega pogona izza volanskega obroča ni čutiti v celoti. Kolesa, tako prednja kot zadnja, ostajajo ves čas trdno v stiku s podlago. Tudi v ovinkih. Vas pa utegne pri velikih hitrostih na brutalen način vožnje najprej

Zgolj površen pogled na zadka modelov, kjer sta nameščeni oznaki AWD (All Wheel Drive), še ne da odgovora.

polnilnik. To vam zagotavlja, da moči ne bo primanjkovalo. In res, 2,4-litrski motor zmore 147 kW, oziroma okroglih 200 KM, za nameček pa še 285 Nm navora. Slednji je trenutno tudi edini, ki ga ponujajo v kombinaciji s štirikolesnim pogonom. Prijetno vas lahko prese- neti tudi menjalnik. Pa ne zaradi svojega ugla- jenega delovanja. Napaka! V primerjavi z nemški tekmeci pri najvišjih vrtljajih pretika nekoliko grobo in s precejšnjo zamudo. Zato pa se v ročnem načinu pretikanja obnaša enako kot klasični ročni menjalniki. To pomeni, da se na število vrtljajev in na ukaze »kick-

opozoriti podvoze, ki se začne temu upirati in to oznanjati prek volanskega obroča. Hkra- ti pa se z izredno podkrmarjenostjo v ovinkih odziva tudi Volvo. Čeprav je pogon štirikoles- ni, ne smemo pozabiti, da sta v osnovi še ved- no gnani le prednji kolesi. In tega S60 AWD ne zna skriti. Zato besede športen še zdaleč ne gre enačiti z besedo dirkalen.

Temu bo, če bo, namenjen šele S60 R. Do kolikšne mere je športen S60 2.4 AWD, pa sporoča tudi s svojo samodejnostjo delovanja. S samodejnim menjalnikom in štirikolesnim pogonom.

Matevž Korošec

Tehnični podatki

Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spre-
daj prečno - vrtina in gib 83,0 × 90,0 mm - globna prostornina
2435 cm³ - kompresija 9,0 : 1 - največja moč 147 kW (200 KM)
pri 6000/min - največji navor 285 Nm pri 1500-5000/min -
ročična gred v 6 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen)
- po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektron-
ski vžig - turbinski polnilnik na izpušne pline - tekočinsko hlaje-
nje 7,6 l - motorno olje 5,3 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski sa-
modejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,770; II. 2,990; III.
1,960; IV. 1,320; V. 1,020; vzvratna 3,230 - diferencial 2,440
- gume 215/55 R 16 H

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija -
spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vo-
dila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžne nihajke,
dvojna prečna vodila, Wattov paralelogram, vijalne vzmeti, te-
leskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj ko-
lutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan
z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4580 mm - širina 1800 mm - višina
1430 mm - medosna razdalja 2720 mm - kolotek spredaj
1560 mm - zadaj 1560 mm - rajdni krog 11,8 m - **notranje:**
dolžina 1550 mm - širina 1515/1550 mm - višina 985-
935/905 mm - vzdolžnica 860-1100/915-665 mm - prtljaž-
nik (normno) 424 l - posoda za gorivo 70 l

Mase: prazno vozilo 1560 kg - dovoljena skupna masa 2060
kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore
500 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 210 km/h - pospešek
0-100 km/h 8,5 s - poraba goriva (ECE) 15,0/8,5/10,5
l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	4,2 s	hitrosti:
0-80 km/h:	6,5 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	9,0 s	30 29,0 km/h
0-120 km/h:	12,8 s	50 49,0 km/h
0-140 km/h:	17,0 s	70 68,1 km/h
0-160 km/h:	23,5 s	90 86,6 km/h
1000 m z mesta:	30,4 s	100 96,9 km/h
(175 km/h))	130	121,4 km/h

Največja hitrost:

212 km/h (položaj izbirne ročice D)

Prožnost:

50-90 km/h (IV.):	8,1 s
80-120 km/h (V.):	11,9 s

Zavorna pot:

od 130 km/h:	78,2 m
od 100 km/h:	45,2 m

Poraba goriva:

Testno povprečje	13,6 l/100 km
Najmanjše povprečje	12,8 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V. T = T = 18 °C
50 km/h	56 56 55 p = 1018 mbar
90 km/h	62 60 60 rel. vl. = 90 %
130 km/h	68 66 66 Stanje števca: 8795 km
Prosti tek	37 Gume: Dunlop SP Winter-

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Volvo S60 postaja čedalje zanimivejši avtomobil tudi med Slovenci. V kombinaciji s štirikolesnim pogonom bo postal še zanimivejši. Žal je v tem trenutku na voljo le z enim samim motorjem, ki pa ob vseh dodatkih (štiri-
kolesni pogon, samodejni menjalnik ...) še zdaleč ni varčen. Toda če se vam z nakupom ne mudi, počakajte na turbo-
dizelski motor. Ta bo zagotovo občutno varčnejši.

➡ zunanji videz	➡ S60 AWD je na voljo
➡ ugled znamke	le z enim samim
➡ počutje v notranjosti	motorjem
➡ štirikolesni pogon	➡ sunkovito in nekoliko
➡ motorne zmogljivosti	zapoznelo pretikanje v
➡ delovanje menjalnika	najvišjem območju
v ročnem načinu	motorih vrtljajev
pretikanja	➡ majhna odprtina
	prtljažnega prostora
	➡ pomanjkanje
	predalčkov na
	armaturni plošči

CENE (Volvo Sutheast Europe)	SIT
OSNOVNI MODEL:	7.548.159
TESTNO VOZILO:	8.916.261