

Test

| Volvo S60 D5 Automatic Summum

Mišičast in varen

besedilo: **Tomaž Porekar** • foto: **Saša Kapetanovič**

Pri Volvu se v zadnjem času dogaja zares veliko. Že nekaj dni je v kitajski lasti. Pa vendar je najpomembnejše to, da bodo lahko kupci prav kmalu dobili tudi drugi rod modela S60. Preizkusili smo lahko najmočnejšo turbodizelsko različico.



► Po videzu je novi S60 sicer zelo soroden vsem drugim sedanjem modelom z značko Volvo (latinsko: premikam se). Čeprav se je sodobno Volvovo oblikovanje že pred več kot desetletjem povsem poslovalo od značilnih skatlastih oblik (prav prvi rod S60 je bil eden od znanilcev novega načina oblikovanja), pa je tudi novi S60 ohranil vse značilnosti priznanega švedskega pristopa. Oblikovalcem je uspelo ustvariti prepričljiv videz limuzine, ki ima številne značilnosti kupeja, kar je zdaj zadnji oblikovalski krik. Oblikovno se zdi limuzina tudi precej 'mišično' okrepljena. Posledica tega pa je tudi v tem, da je pogled naprej kar precej otežen, še bolj pa to velja za pogled nazaj. A to je pač davek na lep videz, ki ga že nekaj časa plačujemo vsi, saj so se oblikovalci karoserij podredili najrazličnejšim okroglinam, napihnjenim zadkom ali poudarjenim blatnikom, pa tudi pešcem prijaznejšim motornim pokrovom.



“Voznikov delovni prostor je v novem S60 precej prijetnejši, kot je bil v prejšnjem, saj so si zdaj pri Volvu privoščili manj odstopanj od uveljavljenih pogledov na ugodno ergonomijo.”

pred obrazom morebitnega voznika. A to le ob robu, saj so pri Volvu morebiti tako le hoteli pridobiti pohvalen podatek, kako širok je razpon prilagajanja sedeža. S čimer pa so tudi preprečili, da bi voznik z ekstremnim pomikom nazaj lahko vzel preveč prostora za kolena tistemu, ki sedi za njim. Ko smo že pri sedežih: zadnja klopa je namenjena bolj dvema kot trem potnikom, na sredini pa se zdi, da lahko tam udobno sedijo le

pokrov prtljajnika in tako v sicer solidno velik prtljajnik (pa ne prevelik) ne morete zložiti kateregakoli predmeta. Ker v našem preizkušnem primerku tudi ni bilo mogoče prevrniti sedežnih naslonjal, ampak je bila na voljo le odprtina v sredini, se Volvo S60 tudi po tej plati izkaže predvsem kot avtomobil za prevoz oseb, in nikakor ne kot poltovornjak!

Zato pa je počutje v kabini prijetno, predvsem prepiha odlična izdelava, nekaj manj nekateri deli notranjosti, ki so v temni, antracitni barvi in malce preveč 'plastični'. S60 zdaj postreže z dvema zelo preglednima merilnikoma (ki imata mini zaslončka za

različne informacije v sredini) in s sredinskim zaslonom, kamor se stekajo vse druge informacije (v našem primeru brez navigacijske naprave). Gumbov pod zaslonom je kar precej, voznik pa potrebuje nekaj vaje in spomina, da se nauči vse možnosti, ki jih ponuja ta del upravljaljskih zmogljivosti v Volvu.

Naš S60 je pod prednjim pokrovom skri-

val že znan petvaljni turbodizelski motor z relativno veliko prostornino, posledica tega pa je seveda tudi kar precejšnja moč. Pravzaprav je to najmočnejši Volvov turbodizel, ki je bil tokrat povezan s šeststopenjskim samodejnim menjalnikom. Zmogljivosti našega Volva so bile zato kar prepričljive. Zdi se tudi, da je moči dovolj. Le če ga primerjamo

z najmočnejšo dizelsko opremo, ki jo ponujajo tekmeči, kjer za moč skrbijo šestvaljniki, se zdi, da bi bil lahko Volvo tišji in poskočnejši. Nekaj k temu prispeva tudi obnašanje menjalnika, ki včasih zamuja, drugič pa se zdi, da je povsem primeren, odvisno predvsem od prometnih tokov in načina vožnje. Optimizem vseh, ki raje izberejo ročni način



Voznikov delovni prostor je v novem S60 precej prijetnejši, kot je bil v prejšnjem, saj so si zdaj pri Volvu privoščili manj odstopanj od uveljavljenih pogledov na ugodno ergonomijo. To velja tudi za sedeže, čeprav smo se v uredništvu vsi čudili, kako močno naprej je mogoče postaviti prednja, saj se nam je za tak primer zdel volanski obroč veliko preveč

manjši oz. mlajši. Položaj obeh stranskih potnikov zadaj je nizek, ker so si tudi tukaj Volvovi konstruktorji privoščili majhno potegavščino - tako namreč tudi večji potniki ne udarjajo ob kupejevski strop v zadku, ki se tam, kjer so običajno glave zadnjih potnikov, že spušča proti kratkemu zadku. Sicer pa je tako dinamičen zadek tudi razlog za manjši



