

Kaj večino voznikov, ki ne marajo dizlov, najbolj moti? Hrupnost motorja in mrtvilo v nižjih vrtljajih sta najpogostejša odgovora, seveda poleg tistih, ki dizlov ne marajo 'iz principa'.

Stroj

Priznati je treba, da je velikih nasprotnikov dizla vedno manj, pa čeprav se je rast tržnega deleža avtomobilov s temi motorji pričela ustavljati. Zakaj je nasprotnikov vedno manj? Zato ker avtomobilске tovarne izdelujejo vse zmogljivejše in tišje dizle. In brez dvoma je eden najboljših dizlov, recimo jim srednje velikosti, novi Volvov D5. Že ime namigne, da ima pet valjev, kar poskrbi za zanimiv, športen in nič kaj dizelski zvok, spisek tehničnih rešitev pa je bogat. Namenili so mu nov motorni računalnik, nove brizgalnike s po sedmimi odprtini za vbrizg in z natančnejšim nadzorovanjem vrtinčenja goriva v valju, filter trdnih delcev in predvsem novo turbopuhalo. To je večje (premer kompresorskega dela je 56 namesto 52 milimetrov), lopatice (s spremenljivo geometrijo) so boljše izkoristku na ljubo na novo oblikovane, ohišje osrednjega dela pa je vodno hlajeno. Vodna črpalka tako turbopuhalo hladi tudi, ko motor stoji, kar je zlasti pomembno ob recimo hitrih postankih za dolivanje goriva na avtocesti, ko se turbina ponavadi nima časa ohladiti.

Končni rezultat je zdravih 185 'konjev' in še bolj zdravih 400 Nm navora pri 2.000 vrtljajih.

Ta številka sicer na papirju obeta nekaj zaspanosti v nizkih vrtljajih, a se izkaže, da S60 s tem motorjem gladko potegne že od približno 1.400 vrtljajev naprej, predvsem pa pri tem voznika in potnikov ne utruja z bobnenjem, tako značilnim za štirivaljne dizle.

Seveda se spodobi, da novi motor dobi tudi nov menjalnik. Volvovi inženirji so se potrudili in novi šeststopenjski ročni menjalnik nima le dobro izračunanih prestavnih razmerij, temveč tudi natančne in kratke, pa čeprav ne najbolj gladko tekoče gibe. A roko na srce: pri tako udobni limuzini s tolikšnimi motornimi zmogljivostmi bi bila najboljša rešitev dober pet- ali šeststopenjski samodejni menjalnik.

Ostanek tega S60 je takšen, kot smo od Volvov tega razreda vajeni (in kot se spodobi za oznako Summum). Sedi se izjemno udobno, vse je na dosegu roke, le oblike so volvovsko klasične (marsikdo bi rekel zastarele). Na zadnjih sedežih prostora ni v izobilju, zato pa navduši velik prtjažnik.

Bistvo tega S60 je, še zlasti če bi si ga zaželeli za daljše poti z ne več kot dvema odraslima v avtu, njegov Stroj. Ta si zasluži, da ga zapišemo z veliko začetnico. ■



Volvo S60 D5 Summum

Cena osnovnega modela:	9.758.000 SIT
Cena testnega vozila:	10.220.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=26 °C / p= 1020 mbar / rel. vl.: 58 % / Stanje km števec: 564 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	8,5 s
402 m z mesta:	16,4 s (144 km/h)
1000 m z mesta:	29,4 s (184 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.):	6,6/11,0 s
80-120 km/h (VI./VI.):	8,1/10,6 s

NAJVEČJA HITROST

230 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 39,8 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2401 cm³ - največja moč 136 kW (185 KM) pri 4000/min - največji navor 400 Nm pri 2000-2750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 W (Continental ContiSportContact).

Mase: prazno vozilo 1427 kg - dovoljena skupna masa 2050 kg.

Mere: dolžina 4576 mm - širina 1804 mm - višina 1420 mm - prtjažnik 424 l - posoda za gorivo 70 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 230 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,2 s - poraba goriva (ECE) 9,0/5,2/6,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ podvozje
- ▲ položaj za volanom
- ▼ prostornost zadaj
- ▼ preveč razmetani gumbi na armaturni plošči

Končna ocena

Če si ga lahko privoščite in če niste eden od tistih, ki 'nujno' potrebujejo prostor na zadnji klopi, s tem Volvom ne boste zgrešili. Zlasti zaradi motorja v njegovem nosu.