

KRATEK TEST - VOLVO S60 D5

Vzamem nazaj!



»Dizelski motorji so glasni, nezmogljivi, predvsem pa me motijo oblaki dima, ki se valijo iz izpušne cevi.« Trditve, v katere sem verjel še nedavno tega. A presenetljiv napredek teh motorjev v zadnjih letih je kriv, da sem se - zopet - moral ugrizniti v jezik in priznati svojo napako. Mea culpa. »To ni res, besede vzamem nazaj!« sem skesano priznal po vožnji z Volvom S60 D5 in podobnimi novimi visokozmogljivimi turbodizelskimi različicami. Skesano? Pravzaprav ne. Prej navdušeno!

Presenečenje ni bilo veliko, saj je napredek turbodizelskih motorjev že kar nekaj časa očiten, tudi zelo viden. Ste mogoče pogledali na ceste, koliko ljudi se dandanes že vozi z modernimi avtomobili z oznakami TDi, DTi, DCi, DITD ...? Ogromno. In to niso le stari vozniki, ki so še pred nekaj desetletji stavili svoje premoženje na sara-jevskega dizelskega Golfa, v modernejših časih pa so - zadovoljni z nizko porabo goriva in ozavešeni o manjšem onesnaževanju okolja - stavili svoje karte na modernega turbodizla. To so tudi novi, mladi in dinamični vozniki, ki kdaj pa kdaj pošteno pohodijo stopalko za plin.

Eden takih, ki navdušuje stare in mlade, je prav gotovo tudi Volvo S60 D5. Samosvoj, prestižen, varen, namenjen tistim, ki z zaničevanjem gledajo na številnejše BMW-je ali Mercedes-Benze. Skupaj s SAAB-om, ki jih je v Sloveniji le za eno malce večjo garažo, predstavlja alternativo večjega prestižnega avtomobila. Ni S80, ki je zastavonoša Volvovih prestižnih limuzin, ni pa tudi S40, ki ga pravi ljubitelji te švedske avtomobilske znamke upravičeno ne priznavajo za pravega Volva. Z dolžino 4,580 metra je daljši tako od BMW-jeve serije 3 (4,47 m) kot od MB razreda C (4,525 m), in tudi s širino 1,8 metra mu največja

konkurenta ne prideta blizu (1,74 oziroma 1,725 m). Toda kljub večji površini, ki jo zavzema na naši zemeljski obli, prostora v notranjosti ni preveč. Fantje v uredništvu so namreč trdili, da so se počutili malenkost preveč utesnjeni za tako velik avtomobil, sam pa moram priznati, da bi »utesnjenost« raje opisal kot »vse pri roki«. Odvisno pač od tega, kako pojmuje prostornost okoli vas ali, z malo škodoželjnosti, koliko vas je okoli pasu. Kakorkoli, prostora v nobenem primeru ni premalo tudi za visokorasle voznike, saj je vozniki sedež nastavljen v vseh smereh. Prav tako volanski obroč. Zato ni hudič, da si tudi zahtevni vozniki izob-

likujejo delovni prostor po svojih (strožjih) normativih. K boljšemu počutju moramo pristeti še samodejno klimatsko napravo, izredno kakovosten radio z vrhunskim ozvočenjem (ah, Dolby Surround Pro Logic naša čutila kar boža), možnost prostoročnega telefoniranja (na volanskem obroču, za sopotnike pa ponujajo tudi slušalko, ki je nameščena med prednjima sedežema), tempomat, potovalni računalnik, da o šestih varnostnih blazinah in velikodušni uporabi usnja in imitacije lesa sploh ne govorimo. Toda dolg spisek dodatne opreme pomeni, da zmerna osnovna cena modela S60 D5 takoj poskoči v višave.

2,4-litrski petvaljnik, ki smo ga preizkusili v modelu S60, lahko dobite tudi v V70 ali S80. Motor, ki je v celoti narejen iz aluminija, je težak samo 185 kilogramov, kar pomeni, da je od primerljivega bencinskega agregata težji za samo 15 kilogramov. Manjša masa pomeni boljše vodljivost avtomobila, boljše pospeške, večjo največjo hitrost in nenazadnje mirnejši tek. Že pri zagonu vas



Leža na cesti je zaradi majhnega in le 185 kilogramov težkega aluminijastega motorja dobra in po meri zahtevnejših voznikov.



Armaturna plošča ni kičasta, je pa vsekakor urejena. Uporaba svetlejših materialov prostor v notranjosti navidezno poveča.



V testnem Volvu S60 D5 smo preskusili prostoročni komplet za telefoniranje. Sopotniki lahko uporabljajo slušalko ...



... voznik pa mora uporabiti zvočnik v naslonu za glavo in tipke na volanskem obroču. Priporočamo!



Volvo S60 D5 je avtomobil, ki bo poskrbel, da bodo pri BMW-ju, Mercedesu in Audiju slabo spali.

bosta presenetili mirnost teka in dobra zvočna izolacija avtomobila, pri pospeševanju pa suverenost omenjenega motorja. Pri Volvu se ne hvalijo zaman s 340 Nm navora pri zelo nizkih 1750 vrtljajih v minuti, prav tako jim je lahko v čast povprečna poraba plinskega olja, ki je na našem testu znašala 7,9 litrov na 100 prevoženih kilometrov. Za 1570 kilogramov težak avtomobil (brez voznika) so to zelo dobri podatki, pa tudi pospešek od 0 do 100 km/h v 9,5 sekunde in največja hitrost čez 200 km/h niso mačji kašelj. To so Volvovi inženirji dosegli s sodobnim sistemom vbrizgavanja goriva s tehnologijo skupnega voda, ko se gorivo pod nadzorstvom elektronsko krmiljenih šob prek enotnega tlačnega zbiralnika

ka vbrizga neposredno v motorne valje. Tlaki vbrizga se povzpnejo do 1600 barov, poleg tega pa se turbinski polnilnik - s pomočjo elektronskega krmiljenja naklona lopatic - prilagaja vašemu načinu vožnje. Pri zmerni desni nogi je limuzinsko galanten, pri zahtevnejšem vozniku zvižgajoče poskočen. Turbinska luknja? Kaj je že to?

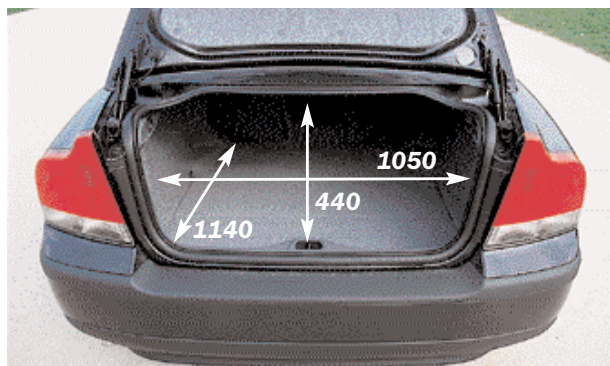
Petstopenjski ročni menjalnik je zanesljiva desna roka motorja. Zato tudi vaša desnica ne bo imela težkega dela loviti prave motorne vrtljaje, ne glede na to, ali bo avtomobil vozil umirjeni oče na poslovnem potovanju ali hormonsko »neuravnovešen« pubertetniški sine na poti na bližnje smučišče. Pri spolzkem terenu se izkaže sistem proti zdrsa-

Zato se lahko upravičeno vprašamo: kaj še ostane bencinskim motorjem?

vanju prednjih pogonskih koles STC, ki 163-konjsko konjušnico z velikim navorom učinkovito umirja, kot mati učinkovito hitro umiri nemirnega dojenčka. STC je izklapljev (gumb na dnu sredinske konzole), a takrat vam tudi tako opevana varnost tega švedskega avtomobila (ki kopni kot sneg ob prvem sončnem dnevu, saj ga nekateri francoski tekmeči že prekašajo) ne bo več pomagala, ko boste poskušali neuspešno ukrotiti samosvoj ples prednjih pogonskih koles. Pri tem početju morate biti zato zelo pozorni.

»Vzamem nazaj,« so bile prve besede, ko sem premožnejšim znancem priporočal nakup novega avtomobila z modernim turbodizelskim motorjem. Še bolj uspešen pri prepričevanju pa sem od takrat, ko smo imeli v uredništvu vzporedno še enega Volva, V70 XC z 2,4-litrskim bencinskim motorjem s turbinskim polnilnikom, ki se je izkazal za bistveno slabši izbor. Zato se lahko upravičeno vprašamo: kaj še ostane bencinskim motorjem?

Aljoša Mrak



424-litrski prtljažnik je dovolj velik in z možnostjo povečanja, a na žalost z majhno odprtino.



Dizel? Izda vas le merilnik vrtljajev ...

Tehnični podatki

Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 81,0 x 93,2 mm - gibna prostornina 2401 cm³ - kompresija 18,0 : 1 - največja moč 120 kW (163 KM) pri 4000/min - največji navor 340 Nm pri 1750-3000/min - ročna gred v 6 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 8,0 l - motorno olje 5,5 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,390; II. 1,910; III. 1,190; IV. 0,870; V. 0,650; vzvratna 3,300 - diferencial 3,770 - gume 205/55 R16 91W (Continental Conti SportContact)

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžne nihajke, dvojna prečna vodila, Wattov paralelogram, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator, spredaj kolutne (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 1540 mm - širina 1530/1510 mm - višina 900-960/900 mm - vzdolžnica 880-1110/950-760 mm - prtljažnik (normno) 424 l - posoda za gorivo 70 l

Mase: prazno vozilo 1570 kg - dovoljena skupna masa 2030 kg - dovoljena masa priklovice 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 9,5 s - povprečna poraba goriva (ECE) 6,5 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h: 4,3 s	hitrosti:	
0-80 km/h: 6,8 s	kazalec na:	resnično:
0-100 km/h: 9,6 s	60	55,7 km/h
0-120 km/h: 14,0 s	80	72,2 km/h
0-140 km/h: 18,8 s	100	92,1 km/h
0-160 km/h: 27,0 s	120	109,2 km/h
1000 m z mesta: 31,1 s	140	128,9 km/h
(168 km/h)	160	147,1 km/h

Največja hitrost:

210 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 31,1 s (164 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 38,6 s (156 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 87,4 m
od 100 km/h: 38,0 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 7,9 l/100 km
Najmanjše povprečje 6,4 l/100 km

Trušč v notranosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.	Okoliščne meritev
50 km/h	56	55	54	T = 10 °C
100 km/h	64	62	62	p = 1000 mbar
150 km/h		68	67	rel. vl. = 77 %
200 km/h		72		
Prosti tek		39		Napake med testom:
				- brez napak

KONČNA OCENA

Volvo S60 D5 je prava alternativa BMW-ju 330D ali Mercedes-Benzu C 270 CDI. Celo več, Volvov D5 ponuja tisti značilni grgrajoči zvok petvaljnika, ki - vsaj nekaterim med nami - gladi ušesa in zvišuje ego. Da o manj kot osmih litrih povprečne porabe na testu sploh ne govorimo ... Tudi drugače je v segmentu, kjer kraljujejo nemške limuzine, prava popestritev. Zato je primeren za tiste, ki stavijo na prestižne limuzine z zmogljivimi turbodizelskimi motorji, a nočejo biti le »eden od mnogih«.

- zmožljivosti motorja
- nizka poraba goriva
- zanemarljiva »turbo luknja«
- udobje
- pomanjkanje predač kov na armaturni plošči
- majhna luknja v prtljažniku
- dostop do zadnje klopi

CENE (Volvo Southeast Europe) **SIT**
OSNOVNI MODEL: 6.652.895
TESTNO VOZILO: 8.249.720