

Test Volvo S60 R AWD

Najboljši ta trenutek



Švedov pravzaprav ni lahko razumeti; njihove hitrostne omejitve so pod evropskimi, še bolj nenavadno pa je, da jih tam vsi brez izjeme - ali vsaj velika večina - spoštujejo brez najmanjše tolerance navzgor. Če že toleranca, potem raje kak kilometer ali dva navzdol.

Volvo pa vseeno izdeluje vrhunske športne avtomobile ...

Besedilo Vinko Kernc Foto Aleš Pavletič



Merilniki: indigo modra v kovinskem lesku je med podlagami za merilnike novost; preglednost ne trpi pa še barvno se sklada z Volvovo modrino.

Kokpit: z drobnimi spremembami skoraj povsem enak kot v drugih Šestdesetkah. Dirkaško: tri stopnje trdote blažilnikov; prva je toga, druga bolj toga, tretja (zaradi ogromne togosti) skoraj neuporabna.

S60, srednje veliki Volvo, je v tem trenutku (in preden se začnete obremenjevati z malenkostmi, kot je cena) še vedno najboljši Volvo, če imate pri tem v mislih celoten paket tehnike, oblike, imidža, uporabnosti in še česa drugega. Razen, kot rečeno, cene. In seveda če vam je limuzina kot oblika karoserije bolj zanimiva od kombija.

Čisto na vrhu ponudbe kolekcije S60 je R, hudič v ovčji preobleki, avtomobil, ki sicer skuša biti diskretnega videza, kot je to pač danes modno, a vseeno nezmotljivo (in hkrati malenkostno) drugačen od preostale družine Šestdesetic. Nismo sicer šteli, kolikokrat se pojavi črka R na tem Volvu, je pa povsod, kamor se ozre oko: na motorni maski, na zadku, na platiščih, na zavornih čeljustih. In seveda na volanskem obroču. R!

R je težka črka. Težka v tem smislu, da sama po sebi izraža moč, naboj, energijo. Pri Volvu sicer ne navajajo natanko, kaj naj bi pri njih pomenila, vemo pa povsem točno, kaj se za njo skriva: vselej najbolj športna in tehnično najbolj izpolnjena različica Volva, kar jo

zmorejo ponuditi izbirčnim strankam. S tega stališča torej: najboljši Volvo v tem trenutku.

Od letos je v paleti Šestdesetic to S60 R, s prečno postavljenim, prislilno polnjenim 2,5-litrskim vrstnim petvaljnikom v nosu, s stalnim štirikolesnim pogonom, z elektronsko nadzorovanim podvozjem in z Brembovimi, štirikrat hlajenimi kolutnimi zavorami na vseh kolesih. Rrrrrrr!

Avtomobilski časi so pač takšni, da v tem (športnem in velikostnem) razredu trenutno (vsaj v Evropi) vladajo nemški izdelki. To sicer ni težko: ker so zares dobri in ker pravzaprav nimajo prave konkurence; Francozov in Italijanov sploh (še ali več?) ni, Angleži tako ali tako spijo dolgo zimsko spanje, ostajajo torej le še hladni Švedi. Točneje: Volvo.

Odločiti se za Volva, pravzaprav ni veliko tveganje; znamka si je skozi svojo dolgo zgodovino, v zadnjih desetletjih pa še posebej, sestavila odličien renome kakovostnih, varnih in tehnično vrhunskih avtomobilov, je pa po drugi strani res, da (spet v tem času) nemški izdelki - hočeš, nočeš - prevladujejo.

Nekaj malega avanturizma pri nakupu Volva torej je.

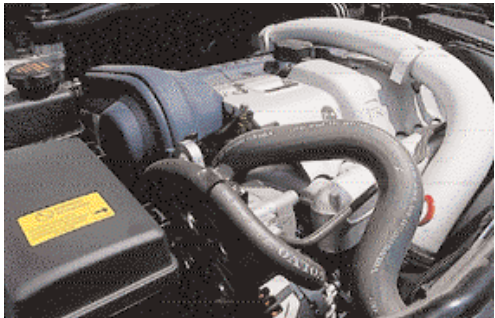
V denarnih sferah, o katerih tu govorimo, in v ponujeni tehniki (navsezadnje pa tudi v imidžu) je Volvu S60 R pravi tekmelec le Audi S4: z merami, z motornimi zmogljivostmi in s štirikolesno tehniko na čelu. Pri slednjem tale R vsaj na papirju nekoliko zaostaja: ponuja namreč »le« kvazi štirikolesni pogon, takšnega torej, kjer se pogon drugega kolesnega para vklopi samodejno šele, ko prvemu zmanjka oprijema. Toda v praksi, v okoliščinah, ki jim je tak avtomobila namenjen, se izkaže, da je »zaostajanje« pogona nezaznavno.

Tistih kratkih in ostrih ovinkov namreč S60 R ne mara. Ali bolje: njegove tehnike tam ni mogoče dobro izkoristiti. Tudi makadam ni ravno okolje, kamor bi Šestdesetico vozil dnevno na sprehod in tako sproščat svoj adrenalin. Zabava se začenja pri daljših ovinkih, pri tistih, kjer so hitrosti nad 70 kilometrov na uro. Dolgi zavoji na odprtih cestah zunaj naselij, 300 »turbo konj« pa hitro dokaže, da so tudi (slovenske še posebej) avtomobilske ceste zavite. Izvirni užitki se to-

rej pričnejo, ko postanejo dlani na volanskem obroču potne, ko začne brizgati adrenalin, po domače povedano pa, ko postane voznika malce strah. Uh!

Lahko bi imel tudi (5-stopenjski) samodejni menjalnik, ampak ročni s šestimi prestavi je temu Volvu pisan na kožo. Ni med hitrejšimi, je pa natančen in se prek prestavne ročice odziva z dokaj velikim odporom proti pretikanju. Da ne bo nesporazuma: odpor je v mejah, ki si jih v zgornjem odstavku omenjeni voznik želi. In veselje s tole kombinacijo pogonske mehanike je zato (lahko) vrhunsko.

V devetdesetih, ko so Osemstopetdesetici prvič »nataknil« črko R, je bil tisti avtomobil prav težaki. Na suhem že, pa še takrat je v prvih dveh prestavah vrtil kolesi v prazno. Jasno: le prednji pogon. Zdaj seveda tovrstnih težav ni več. AWD, kot mu rečejo, poskrbi, da mora motor najprej zasukati vsa kolesa, šele potem lahko pride do zdrsa, ki pa se mu spet lahko ognete, če ne izklopite elektronike, ki ga preprečuje. No, zdaj že dvakrat omenjeni voznik jo bo seveda za uživanje takoj izklopil.



Zdaj lahko - če ste ogreli motor - poženete: prva, druga, tretja, četrta prestava, vsakokrat do 6700 vrtljajev v minuti, in kot bi trenil bo 200 kilometrov na uro. V menjalniku pa čakata še dve prestavi! OK, tole vajo poskusiš enkrat, dvakrat, pa se naveličaš. Zdaj naj delata roki. Na volanskem obroču. Naj bo vse skupaj tako dinamično, da bo treba uporabljati vsaj dve prestavi (ali več), in naj bo blizu meje, ki jo postavlja fizika. Krasno je takrat ugotavljati, koliko je treba pri dodajanju plina prehitevati, ker pač Garrettovo turbopuhalo potrebuje nekaj trenutkov, da se zažene, in prav tako krasno je ugotavljati, kdaj in kateri del avtomobila bo (ob različnih cestnih pogojih) zdrsnil. Eno lepo prednost ima S60 R pred S4: da njegov nos ni tako težak, kar pomeni, da ne bo tako vztrajno in nadležno silil iz ovinka. Prav zato si s S60 R vseeno lahko privoščite uživanje na nekaj bolj zavitih ovinkih kot s S4. Če vozniku, denimo, uspe s sunkom volana in zavore avtomobil postaviti nekoliko počez že pred ovinkom in če zna predvideti dolžino reakcije motorja, ko zadiha s polno močjo, si lahko s tem Volvom odpre nadaljnje razsežnosti pri uživanju skozi ovinke.

Elektronika, ki nadzira blaženje, ima tri stopnje. Voznik in preostali potniki jih zaznavajo v obliki togosti podvozja in ker je R pač R, je že osnovna nastavitev kar lepo toga. Ali po domače: trda. Kaj so imeli v mislih pri Volvu, ko so nastavljali togost zadnje stopnje, ne vemo, vemo pa, da je dobro na sedeže sesti telesno spočit in v dobri



formi, saj je podvozje takrat že zelo zelo blizu cestnodirkaškim različicam. Če ne izpolnujete zgornjih pogojev, absolutno odsvetujem daljše trpljenje na najtrši stopnji. Najlepše postane na zelo spolzkem asfaltu, ko avtomobil celo malce prekrmili (zadek prične prehitevati), le predznanja in poguma je treba imeti nekaj več.

No, če ne dirkate prav pogosto ali pa tudi če sploh ne, se S60 R lahko izkaže tudi kot zelo hitro potovalno vozilo po avtomobilskih cestah, najraje seveda nemških, pa tudi sicer. Bivanje v njem je zelo prijetno, tako zaradi čednosti okolja kot zaradi izbranih materialov. Razen treh gumbov na sredi armaturne plošče za nastavitve togosti podvozja in indigo modrih (ki se barvno skladajo z modrino v Volvovem logotipu) merilnikov je notranjost takšna kot v drugih S60, čeprav je seveda v Eru že v osnovi nekaj več opreme.

Surovina, ki je takšna pretežno zaradi motorja, pa ni prav posebej prijazna v mestu in zunaj njega; za nežno, mehko vožnjo mora biti voznik zelo previden s sklopko in plinom, kar ni lahko. Stopalka sklopke je namreč precej trda, odzivnost motorja pa (tako po kratkem »zaostanku« turbopuhala) bliskovita. Tudi med samo vožnjo lahko zaradi le majhnega trzaja na stopalki plina (če na primer povozite luknjo) v drugi prestavi avtomobil neprijetno cukne, nad čimer pa potniki ne bodo vselej navdušeni. Celotna mehanika, torej motorni navor in štirikolesni pogon, tudi ne dopušča majhnega rajdnega kroga, kar se med vožnjo sicer ne pozna, parkirati ali obrniti na tesnem bo pa mučno. Za nameček je vidljivost nazaj omejena, voznik težko oceni, kje je konec avtomobila, kljub visoki ceni pa tale R nima zvočnega parkirnega pripomočka. Niti zadaj, kaj šele spredaj.

No, že, že, nihče ni popoln, so pa dobri in boljši. Da je nekdo najboljši, je sicer težko absolutno trditi, saj ne obstajajo enotni (absolutni) kriteriji, drži pa že enkrat zapisano: da je S60 najboljši Volvo in da je S60 R najboljši S60. Samo ustrezati vam mora, pa s ceno ne sme biti težav. Pa je. ■

Volvo S60 R AWD

avto
magazin

CENA: [Volvo, Ljubljana]
OSNOVNI MODEL: 13.900.448 SIT
TESTNO VOZILO: 15.177.552 SIT

Moč: 220 kW (300 KM)

Pospešek: 7,2 s

Največja hitrost: 250 km/h

Povpr. poraba: 14,3 l/100 km

Garancija:

2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prrjavenje

NAŠE MERITVE

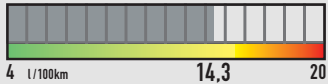
Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-80 km/h:	5,2
0-100 km/h:	7,2
0-120 km/h:	10,1
0-140 km/h:	13,1
0-160 km/h:	17,6
1000 m z mesta:	(191 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	7,7
80-120 km/h (V.):	9,3

Največja hitrost 250 km/h
(VI. prestava)

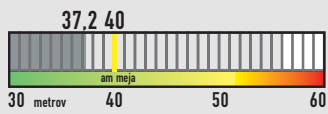
Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,7
največje povprečje	16,9
skupno testno povprečje	14,3



Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	56	56	55	54
90 km/h	64	63	62	62
130 km/h	70	66	65	64
Prosti tek				38

Zavorna pot m
od 100 km/h:
(AM meja 40 m)



Napake med testom

brez napak

Zmogljivosti:

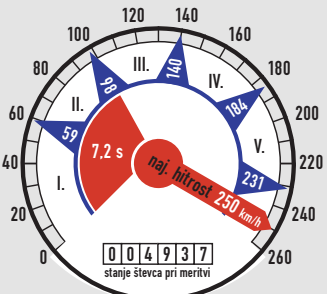
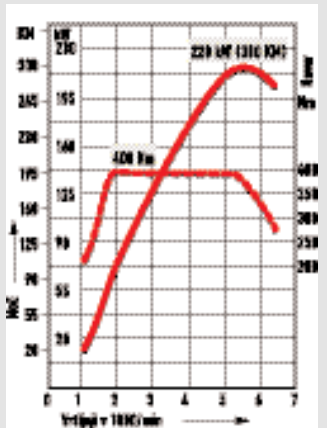


Diagram motorja:



Užitek v vožnji:



Ocena velja za adrenalinskega odvisnika ali vsaj za dinamičnega voznika, še najraje z nekaj več vozniškega znanja. Umirjeni ljudje naj se ga raje ognejo, S60 prihaja tudi v drugih, mirnejših, a še vedno hitrih izdajah.

ocena

Zunanost (15)	14	Avtomobil je še vedno odličnega, športno mišičnega videza.
Notranost (140)	119	Ne spredaj ne zadaj ni prostorsko razkošen. Odlična ergonomija, odlična klimatizacija, povprečno velik prtljažnik.
Motor, menjalnik (40)	38	Motor ne bi mogel biti boljši, prestavna razmerja so odlično izračunana.
Vozne lastnosti (95)	81	Lega na cesti, voznost, volan in podvozje so vrhunski. Volanu očitamo le velik rajdni krog.
Zmogljivosti (35)	33	Vrhunske zmogljivosti; nekaj točk je izgubil le pri prožnosti zaradi zakasnitve turbine in manjše turboluknje.
Varnost (45)	41	Glede na namembnost bi bila lahko zavorna pot nekoliko krajša. Sicer odlično.
Gospodarnost (50)	27	Turbo je zelo žejen, cena zelo visoka, garancija povprečna.

Skupaj 353

OCENA avto
magazin **4**

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1, 181-240 = 2, 241-300 = 3, 301-360 = 4, 361-420 = 5

Odlične meritve: T = 31 °C / p = 1018 mbar / rel. vl. = 60 % / Gume: 235/45 R 17 Z (Pirelli P Zero Rosso)