

KRATEK TEST - VOLVO S60 T5

# Nadzorovati veter



**Kdor se odloči za T5, to stori iz dveh razlogov: ker hoče biti lastnik najdražjega S60 ali ker natanko ve, kaj hudič ponuja.**

*Brez kompromisov: lega na cesti*



Ni treba vprašati meteorologa; trdim, da veter nastopa le v dveh kategorijah. Tisti, ki ga človek lahko nadzira, in tisti, ki ga ne more nadzirati. Jasno, v Volvih z veliko črko T je veter prve kategorije.

Če je na zadku kakega Volva v imenu tudi velika črka T, so stvari nedvoumne. V tem primeru gre namreč za najhitrejšo različico tistega modela. Naprej to pomeni, da je v njem bencinski motor in da mu na sesalni strani pomaga turbinski polnilnik na izpušne pline, stisnjeni zrak pa potem hladi »intercooler«. Rezultat se pozna na cesti.

Okusi so sicer različni, ampak pri kritičnem ocenjevanju celotne Volvove palete limuzin se ponuja ugotovitev, da je S60 nekako najboljši Volvo v tem trenutku. Ker z danimi zunanji merami ponuja največ prostora znotraj, predvsem pa zato,

ker se zdi najbolj volvovski ta hip. Skratka, Volvo od strehe do pnevmatike.

Kdor se odloči za T5, to stori iz dveh razlogov: ker hoče biti lastnik najdražjega S60 ali ker natanko ve, kaj hudič ponuja. Samo branje tehničnih podatkov sicer ne obljublja nikakršne hude ekskluzivnosti; valjev je pet v vrsti in motor je nameščen prečno, kar je za Göteborgane klasika že iz časa prvega modela 850. Bati nadihajo 2,3 litra prostornine, ventilov je dvajset, Gar-

rett pa je prispeval dihalni aparat. A to je le teorija.

Praksa je uživaška! Resda je volanski mehanizem malce močeteče premočan (se pravi da je sukanje obroča prelahko opravilo) ob zmogljivostih, ki jih T5 ponuja, ga je pa treba pri pohojenem plinu vse tja do tretje prestave krepko držati v rokah, da ohrani zeleno smer. Prednji kolesi trgata in grabita kot pobesneta bika. Zdaj napoči trenutek, ko se voznik znajde v vlogi, ko mora ukrotiti vseh 250 konjskih moči.

S60 ima že precej dolgo medosno razdaljo, zato z lahkoto vztraja v ravni smeri, seveda ko pogonskim kolesom ne pustite, da bi podivjala. Toda kljub vztrajanju v ravni smeri in kljub odlični legi skozi dolge hitre ovinke je T5 uživaški tudi na srednje zaviti cesti. Zaradi prednjega pogona sicer z zavistostjo ceste narašča želja po bežanju nosu iz ovinka, ampak če izklopite sicer ne preveč restriktiven DSTC (elektronski nadzor nad gnanimi kolesi) in

**Še najbolj pa se zdi da je nadzoru ušla namestitev kolesa za nastavljanje sedežnega naslonjala.**

*Pretežna sivina z odtenkom lesa: armaturna plošča*



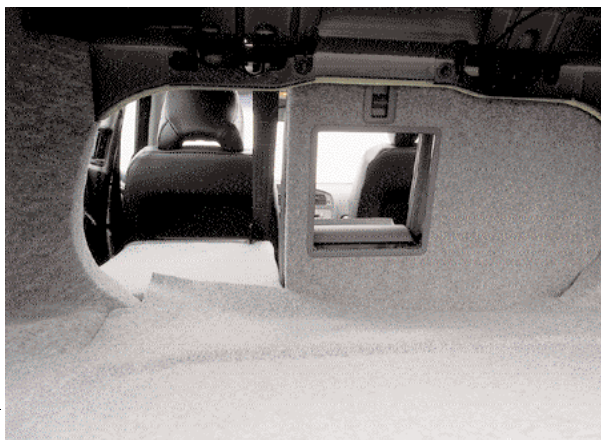
*Odličen v vseh pogledih: sedež*







**Pospeseno dihanje, odlične zmogljivosti: motor**



**Korak k uporabnosti: prtljažnik**

če je podlaga pod kolesi dobra, ob pritisknem pedalu plina motorni navor dobro pomaga iz ovinka.

T5 najbrž ni bil zasnovan in narejen za počasno premikanje po cesti, čeprav brez večjih naporov zmore tudi to. Motor je prek območja delovanja lepo vzgojen, zaradi ogromne zaloge navora pa je treba pri normalno hitri vožnji le redko posegati po prestavni ročici. Drugače je, ko hočete iz T5 iztisniti največ, kar zmore: poln plin, turbinski polnilnik nežno in diskretno zažvižga, potnike pritiska v sedeže in merilnik (pre?) hitro pokaže 215 kilometrov na uro. Nato se igla na merilniku malce bolj umirjeno povzpne do znamke 260, smerna stabilnost, zvočna izolacija in mirnost teka pa močno dvignejo občutek varnosti v tako hitri vožnji. Potem se tisti, ki drvijo s 130 kilometri na uro na voznem pasu avtomobilске ceste, zdijo kot parkirani ...

Ne poskušajte tega sami, razen če ste slučajno na prazni nemški avtomobilski cesti! Uživate raje v odličnem avdiosistemu, v verjetno najboljšem avtomobilskem sedežu z najboljšim zglavnikom, v zelo dobrem položaju za volanom (čeprav ta ni izrazito športen) in če se le da - v dobri družbi. Gospodična ali go-

spa se bo morda zmrnila nad pretežno sivino v notranjosti, a le dokler ne bo ugotovila, da je ta sivina pretežno usnjena. Toda tudi (ta) Volvo ni popoln. Odvajanje sklopke, na primer, je neprijetno in povzroči vtis, kakor da voznik ne zna speljevati. Vzrok je sicer najbrž le v »kolenu« gibanja pedala sklopke, a to gotovo ni izgovor. Podobno neprijetno, a laže obvladljive, so zavore, ki ob postopnem pritiskanju na pedal najprej dolgo le malo prijemljejo, potem pa na kratkem gibu pedala nenadoma pri mejo sunkovito. Težko se je navaditi. Še naj-

### **Prednja kolesa trgajo in grabijo kot pobesnena bika.**

bolj pa se zdi nadzoru ušla namestitvev kolesca za nastavljanje sedežnega naslonjala v ledvenem delu. To kolesce je namreč med sedežem in sredinsko konzolo, kjer je prostora morda le za kako zelo nežno ročico.

Sicer pa razen motorja takšen Volvo ni bistveno drugačen od drugih S60. Še vedno se zdi, da je zaradi zapoljenosti notranjosti prostora tam manj, kot potem pokažejo izmerjeni milimetri, še vedno je preglednost naokrog zelo dobra, še vedno sta na prednjem sedežnem delu našita uporabna, z elastično varovana žepka in še vedno je prestavna ročica izvrinje rešitve njenega spodnjega dela nameščena preveč nazaj za tiste, ki sedijo bliže armaturni plošči. In še vedno se zdi, da je kar perverzno razširjena boka glede na širino strehe enako agresivna in spoštovanja vredna kot ob predstavitvi tega modela pred skoraj natanko letom dni.

Ampak da je to T5, je izza volanskega obroča težko spregledati. Tisti, ki »slišijo«, bodo uživali ob globokem glasu v nizkih vrtljajih, ob žvižgu turbine pri naglem pospeševanju in ob nekem tihem zvoku nad 180 kilometrov na uro, ki spominja na zvok oddaljenega propelerskega letala. Ves ta zvok pa je - da ne pozabite - posledica nekega nadzorovanega vetra.

Vinko Kernc

## **Tehnični podatki**

**Motor:** 5-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 81,0 × 90,0 mm - gubna prostornina 2319 cm<sup>3</sup> - kompresija 8,5 : 1 - največja moč 184 kW (250 KM) pri 5200/min - največji navor 330 Nm pri 2400-5200/min - ročična gred v 6 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Bosch Motronic 4.3.) - turbinski polnilnik na izpušne pline (Garrett T3) - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 7,6 l - motorno olje 5,3 l - uravnava katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,390; II. 1,910; III. 1,190; IV. 0,870; V. 0,70; vzvratna 3,300 - diferencial 4,000 - gume 225/45 R 17 W (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, vijake 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 1630 mm - širina 1530/1510 mm - višina 900-950/930 mm - vzdolžnica 910-1150/880-630 mm - prtljažnik (normno) 424 l - posoda za gorivo 70 l

**Mase:** prazno vozilo 1470 kg - dovoljena skupna masa 1870 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,8 s - poraba goriva (ECE) 13,0/7,1/9,3 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

### **NAŠE MERITVE**

<b>Pospeški:</b>		<b>Natančnost merilnika hitrosti:</b>	<b>merilnika</b>
0-60 km/h:	4,0 s	kazalec na: resnično:	
0-80 km/h:	5,6 s	60	56,9 km/h
0-100 km/h:	7,7 s	80	74,1 km/h
0-120 km/h:	10,5 s	100	94,8 km/h
0-140 km/h:	13,2 s	120	112,8 km/h
1000 m z mesta: 28,1 s (190 km/h)	140	140	131,7 km/h
<b>Največja hitrost:</b>	160	160	148,1 km/h
250 km/h (V. prestava)	180	180	165,5 km/h

### **Prožnost:**

1000 m od 40 km/h (IV.): 32,4 s (181 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V.): 39,2 s (156 km/h)

### **Zavorna pot:**

od 150 km/h: 88,7 m  
od 100 km/h: 38,9 m

### **Poraba goriva:**

Testno povprečje 15,0 l/100 km  
Najmanjše povprečje 10,9 l/100 km

<b>Truš v notranjosti (dB):</b>	<b>Okoliščine meritev</b>		
Prestava:	III.	IV.	V.
	T = 18 °C		
50 km/h	56	55	54
	p = 1011 mbar		
100 km/h	66	64	63
	rel. vl. = 75 %		
150 km/h	70	69	68
Prosti tek	36		

### **Napake med testom:**

- brez napak

### **KONČNA OCENA**

Volvo S60 T5 je limuzina za uživače, ki obenem ljubijo prestiž, pa niso pristaši nemških, britanskih ali drugih, južnejših avtomobilskih znamk. Ta avtomobil ponuja lepo kombinacijo zmogljivosti, mehanike, udobja in ekskluzivnosti, čeprav se med neposrednimi konkurenti zdi še najmanj popoln. Ima pa seveda svoj severnjaški značaj in s tem čisto poseben čar.

- zmožljivosti motorja
- lega na cesti
- občutek varnosti tudi pri največji hitrosti
- vodljivost
- sedeži
- zvok motorja
- poraba goriva
- premočan volanski servo
- prijemanje zavore
- občutek notranje majhnosti
- nastavitev ledvene opore

**CENA: 7.785.761 SIT (Volvo Southeast Europe)**