

KRATEK TEST - VOLVO S80 2.4 T



Kdor sanja o lepi ženi, dveh otrocih, poslovni karieri, atrijski hišici, jadrnici na morju in o zlatem prinašalcu, ta sanja tudi o avtomobilu znamke Volvo. Prav zares. Berite naprej!

V prometnem dovoljenju marsikaterega avtomobila danes piše limuzina, čeprav zunanja podoba pove vse drugo kot to. Volvo S80 pa je limuzina v pravem pomenu besede. Se še spominjate teh švedskih vozil izpred desetih ali petnajstih let? Njihova oblika je bila natanko takšna, kot bi jo v nekaj minutah prostega časa narisal prvošolček. Ogleda, nerodna, prisekana. In ravno to je vžgalo; v poplavi vseh mogočih oblikovalskih zamisli je ravno Volvo že od nekdaj izstopal s svojo konzervativno oblikovalsko politiko. Peščica

In še njegova najboljša stran. Samodejni menjalnik!

jih je menila, da je grd, večina ga je vzljubila. Zaradi prestiža in visoke cene, si ga je lahko privoščil le redko.

Danes je drugače. Volvo postaja oblikovno nežnejši avto in tudi cenovno dostopnejši. So švedski avtomobili postali dostopnejši

ali so vsi drugi tekmeci zlezli na Volvovo cenovno raven? O tem bi lahko dolgo in široko razpravljali, toda resnica je verjetno nekje vmes.

Priznam, v uredništvu revije smo razvajeni. Če avtomobil ni vsaj iz srednjega razreda, nihče več s prevelikim navdušenjem ne sede vanj. Če nima klime, joooj, potem je vožnja z njim (vsaj v poletnih mesecih) bolj kazen kot službena dolžnost.

Testni Volvo je bil avtomobil in pol. Njegovih ključev v redakciji ni bilo nikdar na

spregled. In to je dober znak. Odličen. S80 z 2,4-litrskim turbinsko polnjenim motorjem je ravno prava kombinacija med velikostjo avtomobila in zmogljivostjo motorja. Sicer res ni dirkalnik, toda vozilo se več kot spodobno premakne z mesta. Osebnostno menim,

da vozil tovrstnih dimenzij sploh ne smeli prodajati z manj kot 200-konjskim pogonskim agregatom, kakršen je bil Volvov. Kakšna zoprniša - sedeti za volanom velikega in svetovljanskega avtomobila s preslabotnim motorjem.

Vožnja s S80 je bila res užitek. Oziroma ni bila napor, kar je še pomembneje. Svetla notranjost je prijetno dišala po novem usnju. Kremasta barva kapučina da notranjosti vozila še večji pridih ekskluzivnosti in ga v primerjavi s črnimi oblogami vsaj optično podraži za najmanj milijon tolarjev. Isto velja tudi za lesen vložek na volanskem obroču, ki je povsem neuporaben, a je tako lično narejen, da bi si ga v svojem avtomobilu vsekakor želel imeti. Ko smo že pri notranjosti, naj zapišem, da je Volvo postregel z multifunkcijskim volanom in odlično samodejno klimatsko napravo, ki se seveda uravnava za levo in za desno polovico kabine posebej. Zaradi

kombinacije s kakovostnim radijskim sprejemnikom in CD-predvajalnikom dajeta komanda plošča klimatske naprave in tipkovnica vgrajene telefonije GSM z vsemi pripadajočimi tipkami, gumbi, zasloni in osvetlitvami občutek, kot bi sedel v kabini novega Airbusa. Ko pa s sredinskega naslonjala za roko iztaknete še ozko oblikovano telefonsko slušalko, lahko povprašate tudi komandni stolp, če so pogoji za vzlet dobri.

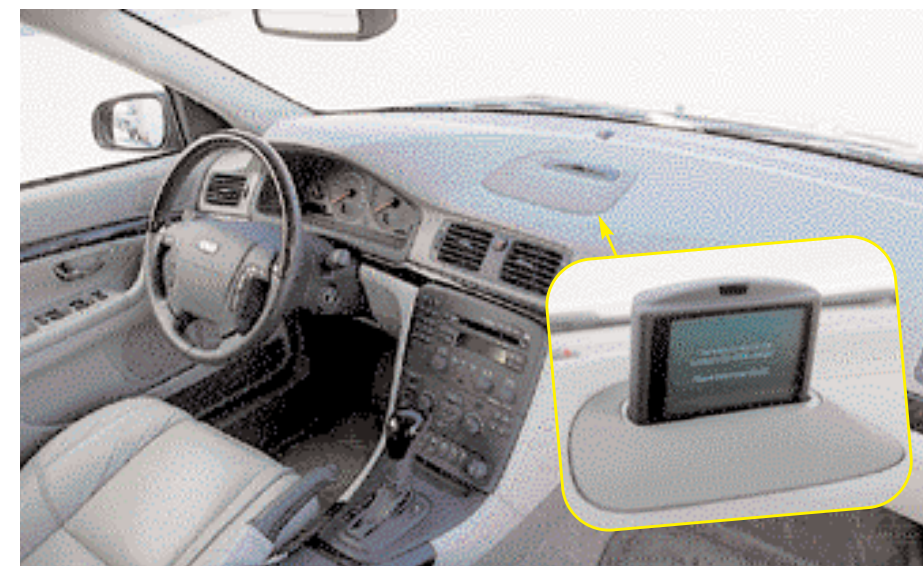
No, da se med »poletom« ne bi izgubili, skrbi, tudi za slovenske ceste žal še vedno neuporabna, navigacija. Njen zaslon se skriva v armaturni plošči vozila in se na pritisk gumba z zadnje strani volanskega obroča samodejno dvigne iz nje.

Priznam, tri dni vožnje z Volvom sem potreboval, da sem jo sploh odkril. Povsem naključno. Ko sem se igral z vsemi gumbi na volanskem obroču, se je v dolgočasju mestne gneče kar naenkrat nekaj pričelo prebujati iz sredine armaturne plošče. Oooooo madona, skraj bi se podelal od strahu, ko sem ugledal, da se neznani stvar v stilu znanstveno fantastičnih filmov rojeva iz armaturne plošče testnega Volva. Na srečo sem ugotovil, da je »ono« le zaslon.

No, šalo na stran. Volvo je torej pravi avtomobil za vse, ki se radi peljete udobno, hitro in varno. Morda vas bo na trenutke malce zmotila le neprimerna oblika samih merilnikov, ki so sicer izredno pregledni, a s staro tipografijo (ki izvira še iz časov, ko je bil Volvo Renaultova last) povsem neprimerni za tako imeniten avtomobil. To pa je tudi edina zamera temu vozilu. In še njegova najboljša stran. Samodejni menjalnik! Od prestavne ročice do samega delovanja bi lahko bil Volvov menjalnik zgled vsem avtomobilskim proizvajalcem. Tako evropskim kakor tudi japonskim ali korejskim. Kako pravite, da so avtomatiko iznašli Američani? Njim pa še posebej ...

Gaber Keržnik

Navigacija: Leze, leze in prileze. Navigacijski zaslon se dvigne iz armature.



Tehnični podatki

Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in glb 83,0 × 90,0 mm - glbna prostornina 2435 cm³ - kompresija 9,0 : 1 - največja moč 147 kW (200 KM) pri 6000/min - največji navor 285 Nm pri 1800-5000/min - ročična gred v 6 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbržig in elektronski vžig - turbinski polnilnik na izpušne pline, nadtlak polnilnega zraka 0,60 bar - hladilnik polnilnega zraka (intercooler) - tekočinsko hlajenje 8,8 l - motorno olje 5,8 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,770; II. 3,000; III. 1,960; IV. 1,320; V. 1,020; vzvratna 3,230 - diferencial 2,440

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, zgoraj trikotna prečna vodila, vzdolžna vodila, prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4820 mm - širina 1830 mm - višina 1450 mm - medosna razdalja 2790 mm - kolotek spredaj 1580 mm - zadaj 1570 mm - rajdni krog 12,0 m - **notranje:** dolžina 1710 mm - širina 1560/1550 mm - višina 950-1000/930 mm - vzdolžnica 890-1130/940-690 mm - prtljažnik (normno) 460 l - posoda za gorivo 80

Mase: prazno vozilo 1505 kg - dovoljena skupna masa 2050 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1800 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,5 s - poraba goriva (ECE) 14,6/7,7/10,2 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	4,0 s	hitrost:
0-80 km/h:	5,9 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	8,6 s	60 55,7 km/h
0-120 km/h:	12,2 s	80 74,4 km/h
0-140 km/h:	16,5 s	100 93,8 km/h
0-160 km/h:	22,6 s	120 113,7 km/h
1000 m z mesta: 29,9 s	140 132,2 km/h	160 150,2 km/h
(177 km/h)		

Največja hitrost:

210 km/h (položaj izbirne ročice D)

Prožnost:

Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna

Zavorna pot:

od 150 km/h:	92,7 m
od 100 km/h:	40,8 m

Poraba goriva:

Testno povprečje	12,4 l/100 km
Najmanjše povprečje	9,2 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.	Okolišne meritve
50 km/h	54	52	/	T = 11 °C
100 km/h	64	62	61	p = 1001 mbar
150 km/h	69	68	67	rel. vl. = 73 %
Prosti tek	36			Gume: gume 215/55 R
				16 W (Continental
				ContiEcoContact)

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Večkrat rečemo za avto, da je »nobel«. Precej zguljen izraz, a za Volva S80 je to resnično prava oznaka. Ko roka poboža lesen volanski obroč in nosnice vdahnejo vonj po svežem usnju, je jasno, da gre za hudičevo ekskluziven voz. Ampak vseeno je Volvo tisti, ki ga običajno uvrščamo med družinske limuzine, zato je pravi Volvo karavan. Pa je res tako? Seveda ne. Če niste tip človeka, ki s seboj vedno vozi pol garaže in tretjino podstrešja, potem boste tudi s tem avtomobilom več kot zadovoljni.

- zmogljiv motor
- varnost
- počutje v notranjosti
- nemoteč zaslon navigacije, ki se skriva v armaturno ploščo, kadar ni v uporabi

- oblika je premalo drugačna od cenejših Volvov
- trda, cenena plastika na sredinski konzoli
- dolgočasna tipografija merilnikov

CENE (Volvo Southeast Europe)	SIT
OSNOVNI MODEL:	8.598.791
TESTNO VOZILO:	12.469.922