

Elektronska varnost

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič

Volvo S80 ni novinec, takšnega, kakršen je, poznamo od leta 2006. Tudi motor z oznako D5 ni nov, je pa seveda doživljal pomladitve.

▶▶ A to, da je ta Volvo znan že dobro leto in pol, seveda ne pomeni, da na njem ni nič novega. Tako kot pri vseh drugih znamkah tudi pri Volvu inženirji ne počivajo – in zato je ta S80 poln Volvovih novosti.

Petvaljni dizel s prostornino 2,4 litra ima več različic, najmočnejša pa nosi oznako D5. Pri modelnem letu 2008 to pomeni 185 'konjev' največje moči, kar je kljub skoraj dvema tonama teže (z voznikom vred, seveda) dovolj, da je ta S80 zelo živahen. 400 Nm navora je preveč, da ostrih pospeševanj ne bi pospremlilo vrtenje prednjih koles v prazno, zato se je pametno odločiti za štirikolesni pogon, kakršnega je imel tudi testni S80. Oznaka Instant Traction ne pomeni le tega, da je sistem sposoben porazdeljevati navor med prednjo in zadnjo premo z elektronsko nadzorovano večlamelno sklopko, temveč tudi, da poskuša nekatere položaje predvideti. Ob sunkovitem startu z mesta, na primer že preden avto spelje, glede na



podatke različnih senzorjev ugotovi, kaj namerava storiti voznik, in že vnaprej prenese več navora na zadnja kolesa. Sicer pa za prenos moči skrbi samodejni menjalnik, ki z delovanjem dokaj jasno pokaže, da ne gre za zadnji krik tehnike, saj se med prestavami (še posebej v vožnji v strm klanec) prerad 'lovi', navzdol pa pretika obotavljajoče.

Da pri Volvu najprej pomislijo na varnost, dokazuje tudi kopica preostalih sistemov, vgrajenih v tega S80. Novi sistem za preprečevanje naletov uporablja

tako radar (nameščen v masko motorja) z dometom okoli 150 metrov kot kamero (za vetrobranskim steklom), ki deluje do 55 metrov oddaljenosti. Sistem (če je seveda vključen) že v osnovi spremlja oddaljenost od spredaj vozečega vozila, in če je ta premajhna, posveti z rdečo lučjo (vgrajeno v zgornji del armaturne plošče pred voznikom), ki z odsevom v vetrobranskem steklu voznika opozori, da varnostna razdalja ni zadostna. Isti radar služi tudi aktivnemu tempomatu. Zaradi uporabe kamere sistem zazna



Volvo S80 D5 AWD Summum

Cena osnovnega modela: 49.713 EUR
Cena testnega vozila: 62.343 EUR

NAŠE MERITVE

T = 10 °C / p = 980 mbar / rel. vl. = 50 % / Stanje kilometrskega števca: 10.890 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 9,1 s
 402 m z mesta: 16,6 s (138 km/h)
 1.000 m z mesta: 30,1 s (178 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

237 km/h
 (VL, prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 42,6 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 10,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.400 cm³ - največja moč 136 kW (185 KM) pri 4.000/min - največji navor 400 Nm pri 2.750/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/50 R 17 H (Pirelli Sottozero WR 10 M+S).

Mase: prazno vozilo 1.680 - dovoljena skupna masa 2.250 kg.

Mere: dolžina 4.851 mm - širina 1.861 mm - višina 1.493 mm - prtljajnik 480 l - posoda za gorivo 70 l.

Zmogljivost: največja hitrost 215 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,5 s - poraba goriva (ECE) 10,4/6,3/7,8 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zmogljivosti
- ▲ položaj za volanom
- ▲ varnost

- ▼ preglasen motor
- ▼ menjalnik
- ▼ prostornost zadaj

Končna ocena

Volvo S80 je v tej pogonski kombinaciji (razen menjalnika) pravzaprav tisto, kar temu modelu najbolj ustreza. In če se veliko vozite na dolge poti, bo tudi vgrajena varnostna oprema vozniku v veliko pomoč.

tudi stoječa vozila, omogoča pa tudi povsem samodejno močno zaviranje, če oceni, da je trčenje neizogibno. Še pred tem, torej ko se trčenju še da izogniti, voznika na nevarnost opozori z močnejšo rdečo lučjo in zvočnim signalom, hkrati pa poveša pritisk v zavornem sistemu in poskrbi, da so zavorne ploščice že naslonjene na kolute, tako da je zaviranje tik po tem, ko se voznik dotakne stopalke za zavoro, že lahko 100-odstotno učinkovito.

In v praksi? Na slovenskih cestah boste le težko našli voznika, ki bo vozil na tolikšni varnostni razdalji za vozilom pred seboj, da ga ne bi dokaj pogosto zmotila prvostopenjska opozorilna rdeča luč. Tudi druga stopnja sistema zna biti preobčutljiva, predvsem če ste vajeni pri prehitevanju zaviti na levi pas šele tik pred vozilom, ki ga prehitevate. Po drugi strani pa sistem, kadar na avtocesti v varnostno razdaljo skoči vozilo z drugega pasu, reagira prepozno in prenežno (kadar voznik uporablja aktivni tempomat). Skratka: stvar deluje in je uporabna, a je še potrebna finih nastavitvev.

Paket Driver Alert je sestavljen iz sistema, ki opozori, če voznik nenamerno (torej brez vklopa smernika) zapelje s svojega pasu, ter sistema, ki glede na obnašanje avtomobila ugotavlja, ali je voznik že preveč utrujen ali nezbran. A v nasprotju s podobnimi sistemi za vožnjo po svojem pasu drugih proizvajalcev Volvov sistem voznika ne opozori z vibriranjem levega ali desnega dela sedeža, cukanjem volana v pravo smer ali kar rahlega zasuka volana nazaj proti sredini voznega pasu, temveč le glasno zapiska in je tako ne le precej manj uporaben, temveč tudi nadležen za sopotnike. Nazaj na risalno desko, bi lahko rekli.

Da ne bo pomote: tudi brez vseh teh sistemov je Volvo S80 varen, udoben in prestižen avto (le nekoliko cenejši je). In ta hip se pravzaprav postavlja vprašanje, ali so (razen aktivnega tempomata) sploh potrebni (in koristni)? ◀◀

