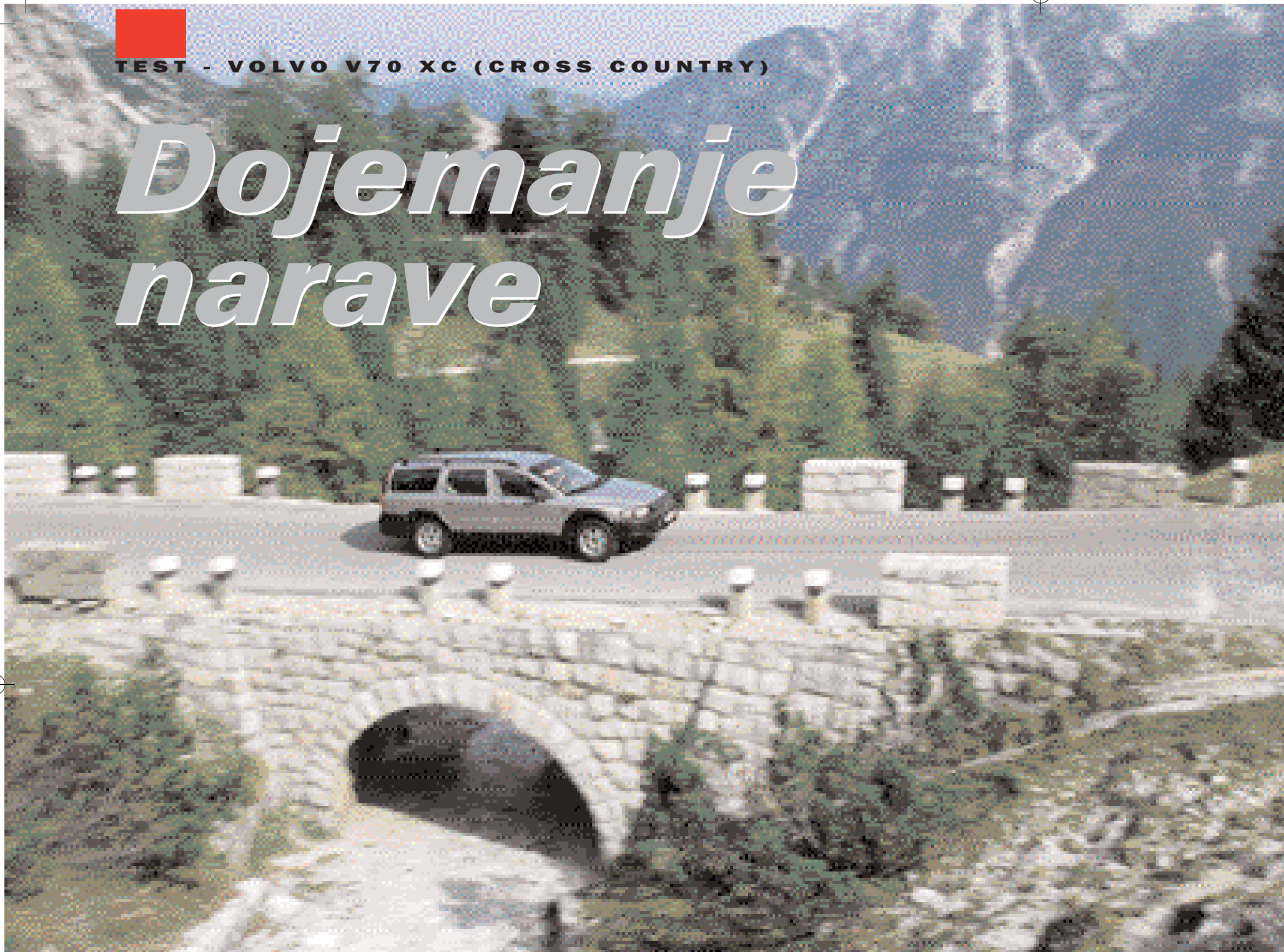


TEST - VOLVO V70 XC (CROSS COUNTRY)

Dojemanje narave



Če pogledamo nekoliko geografsko, hitro ugotovimo, da Skandinavci čutijo naravo povsem drugače. Pa saj to pravzaprav sploh ni čudno. Narava in vremenske razmere, ki vladajo tam daleč na severu Evrope, še zdaleč niso sredozemske, no, in morda jih prav zato znajo ljudje tam še toliko bolj ceniti.

Ideja o prostornem in udobnem Volvu, s katerim se je ob koncu tedna mogoče tudi varno odpeljati do počitniške hišice, odmaknjene tam nekje daleč od mestnih središč, je pravzaprav stara že kar nekaj let. Oznaka XC (Cross Country) namreč v

svetu avtomobilizma ni nova. Poznamo jo že iz prejšnjega modela V70, čarobna formula (XC) pa je ob tem zahtevala le še nekaj manjših dodelav. Prenovljenemu Volvu V70, ki je pred tem nosil oznako 850, so tako pritaknili še znani štiriko-

lesni pogon (AWD), ga nekoliko povzdignili od tal, mu nekoliko ojačili podvozje in namenili robustnejše odbijače. Sliši se precej preprosto, hkrati pa tudi dovolj učinkovito. Skoraj povsem podobno formulo so namreč ohranili tudi pri novincu.

Le s to razliko, da so njegovo osnovo razvili povsem na novo.

Nikakršna skrivnost seveda ni, da so pri razvoju novega Volva V70 močno mislili tudi na največjo hišno limuzino S80. To je mogoče opaziti že pri zunanji linijah, saj so si motorni pokrov, prednja žarometna in maska precej podobni, pa tudi udarjeni boki na zadku tega ne prikrivajo. Ljubitelji avtomobilov te skandinavske znamke pa bodo podobnosti opazili tudi v notranjosti. Ta je skoraj do potankosti takšna kot v največji

hišni limuzini. Še preden vstopite vanjo, vas najprej prijetno preseneti z izbranimi barvnimi kombinacijami. Svetli materiali, med katerimi prevladujejo pliš, usnje in kakovostna plastika, so barvno povsem usklajeni, enoličnost pa popestrijo dodatki v sivi barvi. Torej nikakršnega kiča! O tem, da so delo odlično opravili, vas prepričajo tudi sedeži. Vrhunska ergonomija in že omenjeno usnje zagotavljajo potnikom udobje, ki ga lahko srečamo le še v redkih avtomobilih. Prednja dva pa sta ob tem še

Svetli materiali, med katerimi prevladujejo pliš, usnje in kakovostna plastika, so barvno povsem usklajeni, enoličnost pa popestrijo dodatki v sivi barvi. Torej nikakršnega kiča!

električno pomična. In da bo mera polna, si voznikov zapomni tudi tri nastavitve.

Odlično! Toda kaj so potem dobili potniki na zadnji klopi? Skandinavci namreč poudarjajo, da je novinec občutno krajši od tekmecev in celo od svojega predhodnika. Vendar pa tega na zadnji klopi ne boste opazili. Inženirji so namreč ta problem rešili tako, da so zadnjo premo pomaknili za nekaj centimetrov bliže zadku ter tako zagotovili dovolj prostora tudi potnikom zadaj. In če ste morda pomislili, da je zato prtljažnik manjši, vas moram ponovno razočarati. Že ko odprete njegova vrata, ugotovite, da lično urejen prostor ni majhen, hiter pogled v tehnične podatke pa razkrije, da je s 485 litri tudi za 65 litrov večji kot pri predhodniku. Zaradi skoraj kvadratnih oblik lahko še zapišem, da sodi tudi med uporabnejše, pa čeprav je tokrat zaradi štirikolesnega pogona in rezervnega kolesa (žal le zasilnega) v dnu precej plitek. Toda brez bojazni!

Tako kot številni avtomobili tudi Volvo V70 ponuja po tretjini deljivo in zložljivo zadnjo klop. In to resnično po tretjini deljivo in zložljivo! Nova klop namreč omogoča tudi popolnoma ločeno podiranje in zlaganje sredinske tretjine, tako da je prevažanje štirih potnikov in na primer smuči v notranjosti postalo še nekoliko bolj udobno in tudi varno, kot smo bili vajeni do sedaj. Inženirji pri tem večje revolucije niso odkrili, saj se sedalni deli klopi, tako kot pri večini

Volvo V70 je pravzaprav prvi avtomobil, ki ponuja po tretjini deljivo in zložljivo zadnjo klop v pravem pomenu besede.

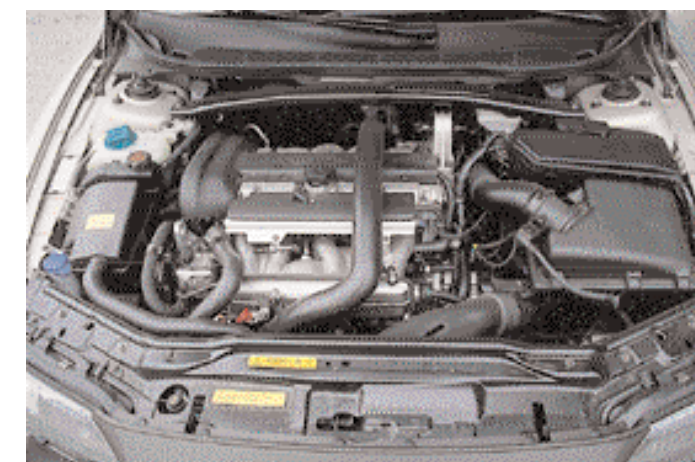


Iz osnovnih 485 litrov je mogoče v zadku pridobiti kar 1641 litrov prostornine.



drugih avtomobilov, še vedno enostavno prekucnejo naprej, naslonjalni deli pa se podrejo in zravnajo z dnem prtljažnika. Zato pa je zaradi te novosti Volvo V70 zopet stopil korak pred svoje tekmece. Dolžina tako pripravljene prtljažne prostora namreč meri natanko 1700 milimetrov, kar zadostuje tudi za prevažanje vedno bolj popularnih carving smuči, prostornina

pa kar 1641 litrov. Torej je prtljažnik večji od predhodnikovega tudi takrat, ko ga povečamo, in sicer za natanko 61 litrov. Nova klop pa ni edina novost, ki jo prinaša novinec v zadku. Prav tako zanimivo so rešili tudi problem pregradne mreže, ki je v celoti kovinska; kadar je ne potrebujemo, pa je varno pospravljena pod strop. Ni kaj, pripravni carving smuči, prostornina



Motor, ki ga v osnovi že poznamo, v novincu ponuja še nekoliko več moči ter hkrati ekonomičnejše in tišje delovanje.



Dokler teren ni prezahteven, se Volvo V70 XC na njem zelo dobro znajde.



Armatura plošča ne skriva svojih genov. Skoraj v celoti so si jo sposodili kar pri največji hišni limuzini.



Posebnost, ki jo opazite le v Volvu V70 XC - aluminijasti roč na sredinskem grebenu.

Se vam je ob prebiranju zadnjih nekaj stavkov morda zazdelo, da se prtljaga v tem Volvu vozi celo bolj udobno kot voznik in potniki? No, ja, vendarle ni tako. Poleg že omenjene lične in barvno usklajene notranjosti ter odličnih sedežev se namreč seznam opreme nikakor ne začne in konča le pri elektriki, ki jih pomika. Električna namreč ukazuje tudi zunanjim ogledalom, vsem štirim steklom v vratih ter osrednji ključavnici. Na sredinski konzoli sta odlični radiokasetofon s CD-predvajalnikom in dvokanalna samodejna klimatska naprava, na volanskem obroču so stikala za tempomat, na levi obvolanski ročici pa vrtljivo stikalo, s katerim se ukazuje potovalnemu računalniku.

Razočarani pa ne boste niti ob pogledu na strop. Tam boste ob številnih bralnih lučkah namreč lahko opazili tudi osvetljeni ogledalci v senčnikih. Potnikom zadaj pa so namenili še uporaben predal v sredinskem grebenu, ki lahko služi za odlaganje odpadkov, predale na hrbtu prednjih sedežev in zračnika za usmerjanje zraka v B-stebričkih.

Ni kaj, testni Volvo V70 XC je bil zelo bogato opremljen. To je čutili tudi takrat, ko se z njim odpravite na pot. Odličen položaj za volanskim obročem bo morda zmotil le nekoliko pre-

Volvo V70 XC namreč nima reductorja in tudi njegova višina od tal ter tirikolesni pogon nista terenska.

mehak volanski servomehanizem. Toda na to boste kaj hitro pozabili. Petvaljni 2,4-litrski prisilno polnjen motor, ki je doživel prenovo in z njo pridobil dodatnih 7 KM, namreč tudi v višjih vrtljajih deluje izredno tiho. Menjalnik je pri zmerno hitrih pretikanjih dovolj uglasen. Podvozje pa je predvsem udobno. In če od novega Volvo V70 XC pričakujete prav to, potem boste z njim nadvse zadovoljni. Zato pa moram razočarati vse tiste, ki mislite, da 147 kW/200 KM zagotavlja športno podivjanost. Motor temu namreč nikakor ni dorasel, saj ponuja predvsem uglaseno moč. Menjalnik prav tako ne, kar začne pri hitrih pretikanjih tudi oznanjati. Predvsem z neuglajenostjo in značilnimi zvoki. Enako pa velja tudi za podvozje, ki je zaradi daljših vzmeti, ki so jih namenili modelu XC, nekoliko mehkejše.



Podvozje, motor in menjalnik so uglaseni predvsem za udobno vožnjo.

Skandinavci po-udarjajo, da je novinec občutno krajši od tekmecev in celo od svojega predhodnika.

Zato pa se takšna kombinacija mnogo bolj izkaže zunaj urejenih cestišč. Toda s tem nikakor ne mislim na teren. Volvo V70 XC namreč nima reductorja in tudi njegova višina od tal ter štirikolesni pogon nista terenska. Zato pa se boste z njim povsem varno pripeljali do po-



Nad udobjem ne bodo razočarani niti potniki na zadnji klopi.

čitniške hišice, odmaknjene neke v gozdu, ali pa do katerega izmed visokogorskih smučišč. Dodatne plastične obrobe na blatnikih in značilna odbijača na modelu XC bodo ob tem tudi dovolj učinkovito poskrbeli, da avtomobil ne bo skupil vidnejših odrgnin, če seveda pot le ne bo preozka in skalnata. Zato pa velja biti nekoliko bolj pazljiv, ko je treba v strmem klancu nekajkrat zapored speljati. Edini motor, ki je na voljo v modelu XC, 2,4-litrski prisilno polnjen petvaljni, namreč pri speljevanjih navkreber zahteva nekoliko več dodanega plina in več občutka pri popuščanju sklopke, kar pa slednjo hitro utruji in to

začne oznanjati z značilnim vonjem. Omenjeno napako bi lahko inženirji dovolj hitro in učinkovito rešili morda že z nekoliko drugače preračunanim menjalnikom, toda temu, kot vse kaže, niso posvečali posebne pozornosti, saj je menjalnik natančno takšen, kot ga dobite v najmočnejšem Volvu V70 z oznako T5. Žal.

Novi Volvo V70 XC namreč zna navdušiti. Pa ne le z varnostjo, ki je v svetu avtomobilizma postala že skoraj pregovorno značilna za avtomobile te skandinavske znamke, ampak tudi z udobjem, prostornostjo in predvsem uporabnostjo. Te je v modelu XC še celo nekoliko več

kot v njegovem manj terenskem bratu. In če znate uživati v naravi, potem si ga le omislite. Seveda, če le ni prevelik finančni zalogaj.

Matevž Korošec



Uporabno! Kovinsko pregradno mrežo so inženirji pospravili kar pod strop prtljavnika.



Tudi ko je treba prepeljati nekoliko daljši in ožji predmet, sedišča potnika na zadnjih sedežih še vedno zelo udobno.

avto magazin VOLVO V70 CROSS COUNTRY 147 kW (200 KM) ● 9,5 s ● 210 km/h ● 13,6 l/100km ● 8.880.684 SIT
NAŠE MERITVE
Vozne lastnosti

Pospeški	s
0 - 60 km/h:	4,4
0 - 80 km/h:	6,4
0 - 100 km/h:	9,5
0 - 120 km/h:	13,6
0 - 140 km/h:	18,4
0 - 160 km/h:	26,2
1000 m z mesta:	31,0

(171 km/h)

Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV.):	34,3
	(162 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	39,4
	(131 km/h)

Največja hitrost
210 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva
l/100km

najmanjše povprečje	11,9
največje povprečje	16,0
skupno testno povprečje	13,6

Trušč v notranjosti
dB

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	50	55	54
100 km/h	64	63	63
150 km/h	72	70	68
200 km/h	74	73	
Prosti tek			35

Natančnost merilnika hitrosti
kazalec na resnično km/h

60	54,7
80	76,1
100	94,1
120	113,7
140	131,4
160	149,5

Zavorna pot
m

od 150 km/h:	97,1
od 100 km/h:	43,7

Okoliščine meritev

T = 22 °C

p = 1019 mbar

rel. vl. = 39 %

Napake med testom

- alarm se sproži brez vzroka

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE
Garancija:

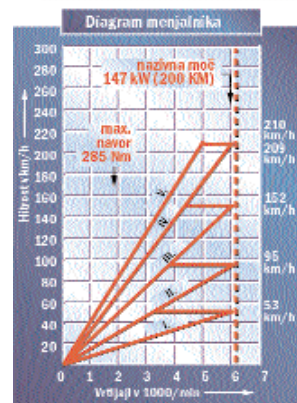
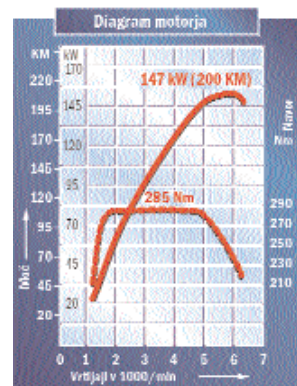
1 leto splošne garancije

Obvezno zavarovanje:

143.700 SIT

Polno kasko zavarovanje brez
dotatkov (okvirna vrednost):

256.000 SIT


CENE
Testirani model
8.880.684

(Volvo cars Europe)

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	7.756.544
Kovinska barva	135.224
Telefon	300.662
Alarmna naprava	112.934
Lahka platišča	198.130
Potovalni računalnik	56.219

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet in utripalka	59.400
Prednja meglenka	47.600
Prednji odbijač	73.110
Prednja maska	39.600
Vetrobransko steklo	74.010
Znak	15.060
Prednji blatnik	47.220
Zadnji odbijač	53.690
Zunanje ogledalo	55.900
Lahko platišče	65.400

TEHNIČNI PODATKI
Motor:

5-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 83,0 × 90,0 mm - gibna prostornina 2435 cm³ - kompresija 9,0 : 1 - največja moč 147 kW (200 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,0 m/s - specifična moč 60,4 kW/l (82,1 KM/l) - največji navor 285 Nm pri 1800-5000/min - ročni gred v 6 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg 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 - akumulator 12V, 65 Ah - alternator 120 A - uravnnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja vsa štiri kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,385; II. 1,905; III. 1,194; IV. 0,868; V. 0,700; vzvratna 3,298 - prestava v diferencialu 4,250 - platišča 7,5J × 16 - gume 215/65 R 16 H (Pirelli Scorpion S/T M+S), kotalni obseg 2,07 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 41,7 km/h - rezervno kolo T 135/90 R 17 M (Pirelli Spare Tyre), dovoljena hitrost 80 km/h

Voz in obese:

terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,34 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, prečna vodila, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4730 mm - širina 1860 mm - višina 1560 mm - medosna razdalja 2760 mm - kolotek spredaj 1610 mm - zadaj 1550 mm - najmanjša razdalja od tal 200 mm - rajdni krog 11,9 m

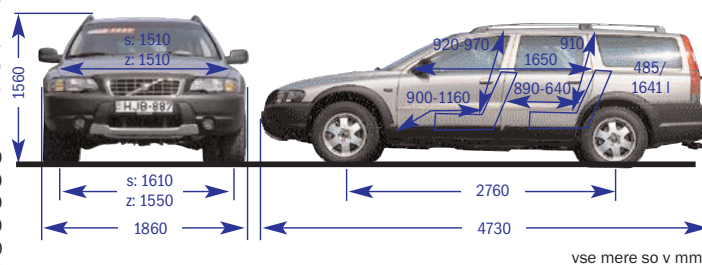
notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1650 mm - širina (komolci) spredaj 1510 mm, zadaj 1510 mm - višina nad sedežem spredaj 920-970 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1160 mm, zadnja klop 890-640 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 520 mm, zadnja klop 480 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtlačnik (normno) 485-1641 l - posoda za gorivo 70 l

Mase:

prazno vozilo 1630 kg - dovoljena skupna masa 2220 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 8,6 s - poraba goriva (ECE) 13,7/8,6/10,5 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE


vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Priznati moram, da so Švedi tudi tokrat zelo dobro opravili svoje delo. Novi Volvo V70 je namreč popolnoma nov avtomobil, hkrati pa ohranja vse dobre lastnosti, ki smo jih cenili že pri njegovem predhodniku. Švedsko umirjena zunanja oblika in notranjost, varnost, udobje in uporabnost so zagotovo značilnosti, ki jih najbolj pričakujemo prav od te avtomobilske znamke, in ta novinec jih brez dvoma s ponosom razkazuje. In če je k temu dodana še oznaka XC, potem novi V70 lahko postane uporaben tudi tam, kjer se cesta spreminja v pot.

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ➢ za Volvo značilna in hkrati zanimiva oblika ➢ barvno usklajena in umirjena notranjost ➢ vgrajena varnost in udobje ➢ uporabnost (prtlačni prostor, deljivost zadnje klopi) ➢ prednja sedeža ➢ štirikolesni pogon | <ul style="list-style-type: none"> ➖ glasno podvozje ➖ povprečne motorne zmogljivosti ➖ neuglajenost menjalnika pri hitrem pretikanju ➖ kombinacija motorja in prestavnih razmerij na terenu ➖ pregrevanje plastike okoli stikal klimatske naprave ➖ namestitve vrtljivega gumba za nastavitve ledvene opore |
|---|--|

Primerjalna tabela konkurence

Model	Volvo	Audi	BMW
	V70 XC 2.4 T	Allroad Quattro 2.7 T	X5 3.0
motor (zasnova)	5-valjni - vrstni	6-valjni -V90*	6-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	24350	2671	2979
največja moč (kW/KM pri 1/min)	147/200 pri 5100	184/250 pri 5800	170/231 pri 5900
največji navor (Nm pri 1/min)	285 pri 1800	350 pri 1800-4500	300 pri 3500
dolžina × širina × višina (mm)	4730 × 1860 × 1560	4810 × 1852 × 1526	4667 × 1872 × 1715
največja hitrost (km/h)	200	236	206
pospešek 0-100 km/h (s)	9,0	7,4	8,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10,3 *	18,0/9,8/12,8	17,4/10,0/12,7
cena osnovnega modela (SIT)	7.756.544	11.367.591	10.308.007

* povprečna poraba po normah ECE