

# Nekje vmes

**Z Volvom zna biti podobno kot s Škodo: njihovi avtomobili se umeščajo nekam med razrede, saj njihova velikost nekako ni v skladu s celotnim značajem avtomobila.**

► Nekaj podobnega bi lahko zapisali tudi za novi S90, je pa res, da je tu ta lastnost mnogo manj poudarjena. Ja, S90 je večji od na primer Audijevega A6 (in v njem je zadaj vsaj toliko prostora kot v A8), a konkurenca je zrasla in S90 se tako pravzaprav trdno uvršča v višji razred, in ne med luksuzne limuzine.

Ne nazadnje o tem ne pričajo le njegove mere, še bolj o tem priča njegova pogonska tehnika. Njegovi motorji so namreč le štirivaljni. To je v avtomobilih nemške svete trojice v višjem in luksuznem razredu nekaj, kar je ta hip še povsem nemogoče, je pa res, da v prihodnosti morda ne bo več tako. BMW-jeva limuzina višjega srednjega razreda s trivaljnim motorjem? Ja, je mogoče, pa čeprav bi še pred leti prisegali, da se to pač ne more zgoditi. In zato je morda odločitev Volva (ki se sicer v preteklosti ni branil zmogljivih petvaljnikov ali prestižnih V8) pravzaprav nekoliko preroka: bodo takšni vsi prestižni avtomobili prihodnosti? Je šest-, osem-, 12-valjnim strojem odklenkalo?

Pri Volvu očitno mislijo tako – tudi najzmogljivejše različice namreč niso (kot včasih) osemvaljne, temveč štirivaljni priključni hibridi. V ceniku S90 modelov T8 TwinEngine še ne boste našli (a se bo na njem znašel prav kmalu), pri XC90 je že na voljo. In deluje, in to dobro – le brez zvoka osem- ali več valjnika, seveda.

Testni S90 z oznako D5 predstavlja vrh dizelske motorne ponudbe v S90 (na bencinski strani je zmogljivejši T6). 173 kilovatov oziroma 235 'konjev' ter 480 njutonmetrov navora sicer niso številke, ob katerih bi uporabljali fraze, kot je 'navor kot lokomotiva' ali 'na ravni superšportnikov', so pa ob 1,8 tone mase vozila dovolj, da tak S90 označimo za povsem dovolj hiter. 6,8-sekundni pospešek do 100





## TEST

## Volvo S90 D5 AWD A Inscription

kilometrov na uro ni dirkaški, zadostuje pa, da bodo (vsaj pri debatah za šankom) hitrejši le redki.

Pravzaprav si motor zasluži le en minus: zaradi svoje štirivaljne narave in zaradi ne popolnoma dodelane tehnike in izolacije je nekoliko preglasen in preveč tresoč. V takšnem avtomobilu bi moral biti dizel z vrha ponudbe komajda zaznaven (ali pa športno bobneč kot v Audiju SQ7), ne pa štirivaljno dizelsko šklepetajoč. Da ne bo pomote: v primerjavi z večino takšnih dizlov je ta v Volvu zelo tih, a v primerjavi z večino konkurence pač ne.

Podobno velja za menjalnik: odličen, a ne čisto vrhunski izdelek. Devetstopenjska avtomatika zna biti skoraj neopazna (ali pa športno hitra), a tu in tam tudi cukne, predvsem pa malce razvrednoti delo, ki so ga motorni inženirji namenili varčnosti. Rezultat porabe 5,8 litra na našem 100-kilometrskem enormnem krogu je sicer dober (tudi glede na to, da ima ta S90 štirikolesni pogon), a bi lahko bil še za nekaj desetink boljši, če menjalnik ne bi (predvsem pri mestnih hitrostih in nizki obremenitvi) vztrajal v prenizkih porabah. Kratek preizkus ročnega siljenja v prestavo više je dal boljši rezultat, kar zadeva porabo, ne glede na to, ali je bil avto na-

stavljen na navaden, udobno vozni profil ali pa na Eko. Škoda je tudi, da se avto vedno zažene v načinu Comfort in ga je treba vsakič ročno prestavljati v drug vozni način. Še zlasti je to zanimivo zato, ker si voznik lahko enega od njih nastavi popolnoma individualno – potem pa ga mora vključevati vsakič posebej. In škoda je, da ima S90 klasično prestavno ročico, ne pa nove, kristalne, kakršno premore XC90 in ki zavzame manj prostora in se lepše ujema s sicer odlično oblikovano in izdelano notranjostjo.

294-centimetrska medosna razdalja seveda pomeni, da je prostora v notranjosti

veliko. Tako čez palec je v S90 zadaj več prostora kot v A8 z navadno medosno razdaljo, kar pomeni, da lahko za popolnoma nazaj potisnjenim voznikovim sedežem (in vsaj 190 centimetrov visokim voznikom) še vedno sedi povprečna odrasla oseba. Še najmanj je zadaj prostora za stopala, če so sprednji sedeži spuščeni povsem navzdol.

Sedeži so dobri, električno nastavljivi, predvsem pa ravno prav trdi in udobni tudi na daljših razdaljah. Voznik bo dober položaj za volanom našel res zlahka, za zmanjševanje obremenjenosti pa skrbi tudi kopica asistenčnih sistemov. Seveda zna S90 v sili zavirati sam, seveda ima



aktivni tempomat in seveda zna avto sam ohranjati na voznem pasu (a se odzove šele, ko je avto zelo blizu črte, in posledično precej opazno, namesto da bi že od začetka avto držal na sredini pasu).

Na naših in tujih avtocestah, ki so vse bolj polne zastojev (pa tudi na navadnih cestah), pride prav tudi sistem Pilot Assist. Odlično povsem samodejno vozi S90 v koloni, vse do hitrosti 50 kilometrov na uro, ne da bi voznik moral držati volan. Čeprav navodila jasno pravijo, da se sme Pilot Assist uporabljati le tam, kjer so vozni pasovi jasno omejeni s črtami, pa si sistem pomaga tudi s slednjem avtu spredaj in izkazalo se je, da dobro deluje tudi brez črt.

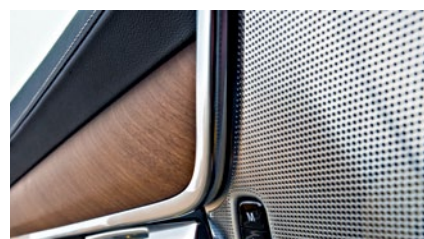
Velik korak naprej so pri Volvu s prehodom na novo platformo SPA naredili tudi pri info-zabavnem sistemu. Ta je enak kot v XC90, kar pomeni ravno prav velik, pokončen zaslon na sredini armaturne plošče, z dizajnom, prilagojenim uporabi med vožnjo (torej z dovolj velikimi elementi, da jih je mogoče s prstom zadeti tudi ob tresljajih avtomobila), in z odlično povezljivostjo s pametnim mobilnikom. Volvov sistem (v ozadju je strojna oprema zelo v sorodu z iPadom prvih generacij) je pravzaprav lahko za vzor, kako bi morali biti zasnovani info-zabavni sistemi v avtomobilu. In ko k temu dodamo še vrhunski (seveda doplačilni) avdiosistem znamke



### KOLIKO STANE V EUR

#### DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

|                                            |       |
|--------------------------------------------|-------|
| Zimski paket                               | 388   |
| Paket osvetlitve                           | 995   |
| Paket Xenium                               | 4.689 |
| Paket prilagodljivosti                     | 1.603 |
| Paket Business Pro                         | 4.359 |
| Elektronska klimatska naprava ECC - 4 cone | 796   |
| Volvo Guard Alarm                          | 612   |
| Tempa nadomestno kolo                      | 122   |
| 20" alu platišča 255/35 Diamond cut/Silver | 1.991 |
| Laminirana stekla                          | 995   |
| Dodatni grelec s timerjem                  | 1.695 |
| CD-predvajalnik                            | 122   |
| BUS-sistem                                 | 664   |
| Carplay                                    | 398   |
| Zračno podvozje zadaj + aktivna šasija     | 2.185 |



Bowers&Wilkins, lahko notranjosti S90 zlahka prilepimo oznako 'odlično'. Edina pomanjkljivost info-zabavnega sistema je klasično iskanje točk v navigaciji, ki ne uporablja organskega iskanja, kot ga uporabljajo Google ali Apple Maps. A za tiste, ki jih to res moti: povezljivost s pametnim mobilnikom pomeni tudi to, da lahko kar na zaslonu info-zabavnega sistema uporabljate v mobilnik vgrajeno navigacijo prek sistema Apple CarPlay ali Android Auto (Torej Apple Maps ali Google Maps).

Prtljažnik je (tudi zaradi štirikolesnega pogona in rezervnega kolesa manjših dimenzij) limuzinsko plitev, a dolg in širok. Veseli bi bili kake kljukice za obešanje vrečk več (a roko na srce: že to, da jih S90 ima, je velik napredek v primerjavi s kopico drugih avtomobilov), odprete ga lahko tudi z gibom noge pod zadnjim odbijačem.

Aha, ključ: lepo oblečen v enako usnje kot notranjost avtomobila, pameten, da ga sploh ni treba vleči iz žepa, a (če bi to že hoteli, na primer, da avto od daleč odklenete nekomu drugemu) s slabo nameščenimi, premajhnimi in slabo označenimi gumbi. No, ja, eno ergonomsko napako si pa pri Volvu lahko privoščijo, kajne?

Oznaka Inscription pomeni najvišjo stopnjo opreme, ki je torej primerno bogata glede na ceno (60 tisočakov), a šele s paketi dodatne opreme, kot jih je imel testni S90 (z njimi dobi LED-žaromete, projekciorni zaslon, štiriconsko klimatsko napravo, navigacijo, Pilot Assist, zvočni sistem B&W in še kup drugega), ta avto postane to, kar mora biti. In cena ostane še vedno ugodna: okoli 80 tisočakov. ❖



### TABELA KONKURENCE

| MODEL                           | Volvo S90 D4 A Momentum | Audi A6 2.0 TDI ultra   | BMW 520d              | Mercedes-Benz E 220 d |
|---------------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|
| motor (zasnova)                 | 4-valjni - vrstni       | 4-valjni - vrstni       | 4-valjni - vrstni     | 4-valjni - vrstni     |
| gibna prostornina (cm³)         | 1.969                   | 1.968                   | 1.995                 | 1.950                 |
| največja moč (kW/KM pri 1/min)  | 140/190 pri 4.250       | 140/190 pri 3.800-4.200 | 140/190 pri 4.000     | 143/194 pri 3.800     |
| največji navor (Nm pri 1/min)   | 400 pri 1.750           | 400 pri 1.750-3.000     | 400 pri 1.750-2.500   | 600 pri 1.400-2.800   |
| dolžina x širina x višina (mm)  | 4.963 x 1.879 x 1.443   | 4.848 x 1.869 x 1.463   | 4.907 x 1.860 x 1.464 | 4.923 x 1.852 x 1.468 |
| največja hitrost (km/h)         | 230                     | 232                     | 236                   | 240                   |
| pospešek 0-100 km/h (s)         | 8,2                     | 8,4                     | 7,9                   | 7,3                   |
| poraba goriva po ECE (l/100 km) | 4,4                     | 5,4-5,1                 | 4,7-3,3               | 4,3-3,9               |
| izpusti CO₂ (g/km)              | 130                     | 119-113                 | 124-114               | 112-102               |
| cena osnovnega modela (evri)    | 51.095                  | 49.130                  | 48.950                | 49.590                |

Modeli v tabeli predstavljajo najcenejše različice s preizkušenim oziroma primerljivo zmogljivim motorjem. Cene so navedene z upoštevanimi uradnimi popusti in akcijami po ceniku. Serijska oprema med navedenimi modeli ni nujno primerljiva.

### TEHNIČNI PODATKI

|                                     |               |
|-------------------------------------|---------------|
| CENA                                | [VCA6 d.o.o.] |
| CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*    | 59.679 EUR    |
| CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV: | 82.352 EUR    |
| CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*     | 82.352 EUR    |

|                   |                 |
|-------------------|-----------------|
| Moč:              | 173 kW (235 KM) |
| Pospešek:         | 7,0 s           |
| Največja hitrost: | 240 km/h        |
| Normna poraba:    | 5,8 l/100 km    |

**Garancija:**  
Dve leti splošnega jamstva brez omejitve kilometrov, možnost podaljšane jamstva.

**Predvideni redni servisi:**  
Servisni intervali na 30.000 km ali eno leto.

#### STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):

|                                |        |                                    |              |
|--------------------------------|--------|------------------------------------|--------------|
| redni servisi, delo, material: | 1.328  | kasko zavarovanje (+B.K), A0, A0+: | 10.750       |
| gorivo                         | 5.863  |                                    |              |
| gume*:                         | 2.260  | Skupaj:                            | 53.085       |
| izguba vrednosti po 5 letih:   | 27.389 | Strošek za prevoženi km:           | 0,53 evra/km |
| obvezno zavarovanje A0:        | 5.495  |                                    |              |

\* - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

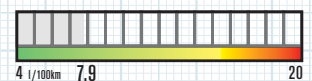
#### NAŠE MERITVE

Okoščane meritve:  
T = 21°C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 56 % / Gume: Pirelli Zero 255/35 R 20 W / stanje kilometrskega števca: 7.827 km

|                        |                 |
|------------------------|-----------------|
| <b>Vozne lastnosti</b> |                 |
| Pospeški               | s               |
| 0-100 km/h:            | 7,8             |
| 402 m z mesta:         | 15,5 (147 km/h) |

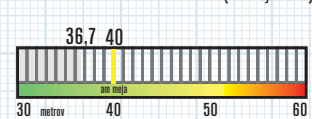
**Prožnost**  
-Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

|                          |              |
|--------------------------|--------------|
| <b>Poraba goriva</b>     | l/100 km     |
| skupno testno povprečje  | 7,9 l/100 km |
| povprečje normnega kroga | 5,8 l/100 km |



|                            |     |
|----------------------------|-----|
| <b>Trušč v notranjosti</b> | dB  |
| Prestava                   | VI. |
| 90 km/h                    | 60  |
| 130 km/h                   | 63  |

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| <b>Zavorna pot</b> | m              |
| od 130 km/h:       | 58,9           |
| od 100 km/h:       | 36,7           |
|                    | (AM meja 40 m) |



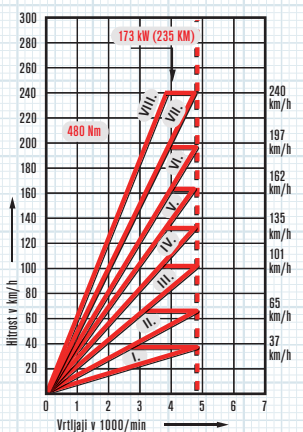
#### Napake med testom

občasno opozorilo za okvaro brisalnikov (ti so kljub temu vedno delovali brezhibno)

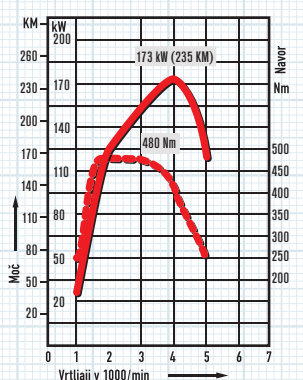
#### UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊  
Ni dirkalnik, a kombinacija lege na cesti in udobja je zelo posrečena.

#### DIAGRAM MENJALNIKA:



#### DIAGRAM MOTORJA:



#### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 82 x 92,3 mm - gibna prostornina 1.969 cm³ - kompresija 15,8 : 1 - največja moč 173 kW (235 KM) pri 4.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,3 m/s - specifična moč 87,9 kW/l (119,5 KM/l) - največji navor 480 Nm pri 1.750-2.250/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbopuhalo na izpušne pline - hladilnik polninskega zraka.

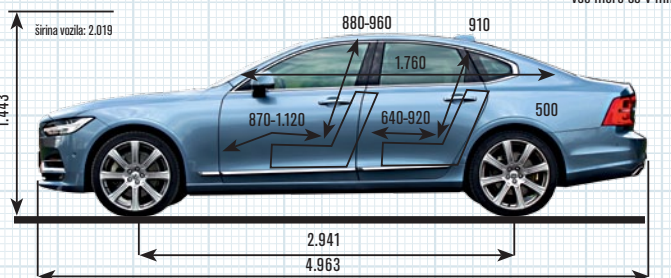
**Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 8-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 5,250; II. 3,029; III. 1,950; IV. 1,457; V. 1,221; VI. 1,000; VII. 0,809; VIII. 0,673 - diferencial 3,075 - platišča 8,5 J x 20 - gume 255/35 R 20 W, kotalni obseg 2,07 m.

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vijalne vzmeti, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj integralna prema, zračne vzmeti, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne (prislino hlajene), ABS, električna ročna zavora na zadnji kolesi - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama.

**Mase:** prazno vozilo 1.763 kg - dovoljena skupna masa 2.360kg - dovoljena masa priklole za zavoro: 2.200 kg, brez zavore: n.p. - dovoljena obremenitev strehe: 100 kg

**Zmogljivosti:** največja hitrost 240 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,0 s - povprečna poraba goriva (ECE) 4,8 l/100 km, izpust CO₂ 127 g/km.

#### Mere:



**Zunanje mere:** dolžina 4.963 mm - širina 2.019 mm, z ogledali 2.020 mm - višina 1.443 mm - medosna razdalja 2.941 mm - kolotek spredaj 1.628 mm - zadaj 1.629 mm - rajdni krog 11,8 m.

**Notranje mere:** vzdolžnica spredaj 870-1.120 mm, zadaj 640-920 mm - širina spredaj 1.550 mm, zadaj 1.510 mm - višina nad glavo spredaj 880-960 mm, zadaj 910 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnji sedež 460 mm - prtljažnik 500 l - premer volanskega obroča 365 mm - posoda za gorivo 71 l.

\*Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

### OCENA

|                                    |            |                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Zunanost (15)</b>               | 12         | S strani in predvsem od predaj je S90 manogo lepši kot od zaadaj.                                                                                                                                   |
| <b>Notranost (125)</b>             | 112        | Prostornost na zadnjih sedežih je odlična, udobja ne manjka.                                                                                                                                        |
| <b>Motor, pogon, podvozje (65)</b> | 56         | Za ljubitelje prestižnih znamk zna biti le štirivaljni motor premalo.                                                                                                                               |
| <b>Vozne lastnosti (70)</b>        | 60         | S90 je eden izmed avtomobilov, ki vas na cilj pripeljejo tako nestresno, da poti skoraj ne zaznate.                                                                                                 |
| <b>Zmogljivosti (35)</b>           | 33         | Dovolj varčen, ravno še dovolj tih turbodizel je tudi dovolj zmogljiv in odločen.                                                                                                                   |
| <b>Varnost (45)</b>                | 43         | Elektronskih asistenčnih ssitemov je na pretek, S90 pa se zna v določenih okoliščinah voziti tudi sam.                                                                                              |
| <b>Gospodarnost (65)</b>           | 55         | Cena je dovolj ugodna, poraba bi lahko bila malenkost nižja, le pri garanciji Volvo (kot večina proizvajalcev) še malce šepa.                                                                       |
| <b>Skupaj</b>                      | <b>371</b> | S90 je lahko, če vas ne zmoti le štirivaljni motor, odlična konkurenca precej dražjim avtomobilom premium znamk. Ko bo na ceste zapeljal priključni hibrid, se bo z njimi kosal povsem enakovredno. |

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

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

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ asistenčni sistemi
- ▲ info-zabavni sistem
- ▲ prostornost
- ▲ luči
- ▼ ni možnosti nastavitve privzetega voznega profila
- ▼ menjalnik predolgo vztraja v nižjih prestavah
- ▼ oblika zadka