

ŠPORTNI BRAT

Oznaka XC pri Volvu že dolgo pomeni modele s štirikolesnim pogonom. Številka v imenu seveda označuje (relativno) velikost glede na celotno modelno vrsto. XC60 je torej srednje velik 'mekki' terenec.

besedilo: Dušan Lukič • foto: Matej Grošelj, Aleš Pavletič

►► XC60 je torej klasičen SUV manjše, a še vedno družinske velikosti – lahko bi mu rekli tudi pomanjšani XC90. Prav zanimivo je, koliko časa je v tem velikostnem razredu sameval BMW-jev X3 – ob njegovem prihodu na trg je bilo nemalo skeptikov, ki so mu napovedovali osamljen konec. Menda je premajhen.

A svet se spreminja in ogromni SUV-i so vse manj priljubljeni, zato ni presenetljivo, da je X3 v družbi prestižnejših znamk zadnje čase dobil konkurenco. Ne le XC60, na enak prostor na trgu rineta še Audi-jev Q5 in Mercedesov GLK ... A o zadnjih dveh več takrat, ko ju dobimo na test (Q5 prihaja v prihodnjih dneh), tokrat se posvetimo XC60.

To, da bi šestdesetici lahko rekli manjši brat XC90, sicer (po obliki in namembnosti) drži, seveda pa to ne pomeni, da sta si tudi tehnično veliko v sorodu. XC60 je namreč nastal na osnovi (manj terenskega in bolj kara-

vanskega) XC70. Seveda je njegov trebuh višje od tal, hkrati pa je višja tudi celotna karoserija, a nekaj mu je treba priznati: ni le manjši XC90, je tudi bolj športen XC90. Njegova masa je manjša (z voznikom vred še vedno pod dvema tonama), manjše so tudi mere, vse skupaj pa je dovolj, da XC60 ne daje občutka glomaznosti. Prav nasprotno: ko je bil voznik za volanom bolj športno razpoložen, se je temu (tudi na suhem, predvsem pa na spolzki podlagi) prilagodil tudi XC60. Njegov stabilnostni sistem DSTC je namreč mogoče popolnoma izključiti, in takrat se izkaže, da je z nekaj dela s stopalkami in z volanskim obročem mogoče začetno podkrmljenje (na spolzki cesti, na suhem asfaltu je XC60 presenetljivo malo podkrmarjen) spremeniti v elegantno štirikolesno drsenje ali prekrmarjenje. Pravzaprav smo s testnim terminom XC60 imeli precej sreče, saj je Slovenijo v tistih dneh lepo zasnežilo – zaradi snega ter Ikscejevega pod-



vožja in štirikolesnega pogona smo kilometre po zasneženih cestah marsikdaj delali le iz užitka, ne iz potrebe.

Velik del zaslug za pohvale, ki jih je bilo deležno podvozje, ima sistem FOUR-C, torej elektronski sistem krmiljenja blažilnikov. V načinu Comfort je tako XC60 lahko zelo udoben potovalnik (nekaj sto avtocestnih kilometrov je zanj le kratek skok), v načinu Sport pa je podvozje trše, nagibanja manj, manj pa je tudi podkrmarjenja ... Volvov štirikolesni pogon deluje prek elektronsko krmiljene sklopke, ki razporeja navor med prednjo in zadnjo premo. Delovanje je hitro, dodaten plus pa je dejstvo, da sistem nekatere situacije (ostro speljevanje, speljevanje v hrib in podobno) prepozna že 'vnaprej' in že v začetku starta s pravilno razporeditvijo navora (v osnovi ga gre sicer več na prednja kolesa).

In medtem ko je sistem štirikolesnega pogona povsem zadovoljiv, je menjalnik malo manj. Avtomatika ima šest stopenj in možnost samodejnega pretikanja, a na žalost je njeno delovanje nekoliko prepočasno, preveč

Iz oči v oči



Aljoša Mrak

» Čeprav sem s tem avtomobilom naredil le nekaj kilometrov v mestni gneči, sem se za volanom dobro počutil. Motor je vrhunski (zvok, moč, uglajenost), sedi se dobro (veliko bolje kot v Fordu Kugli) in zunaj ter noter je sveže, celo všečno oblikovan (hmm, v nasprotju s preveč medlim Tiguanom). Če bi želel SUV-a tega velikostnega razreda s tako opremo in motorizacijo, bi bil Volvo XC60 prav gotovo med favoriti. Za šibkejšje različice pa nisem več tako prepričan. «



Vinko Kernc

» Zadetek. V polno. Čeden in dinamičen, tehnično v koraku s časom in varnostno celo pred njim. In kar je najpomembnejše: vgrajena varnost ne vpliva na zabavnost vožnje. Zato pravim: dobro, da obstaja Volvo, kajti brez njega bi bili prisiljeni kupovati dolgočasno popolne nemške izdelke ali še bolj dolgočasno popolne japonske izdelke v tem cenovnem razredu. Pri tem pa se zdi prav neverjetno, da se hoče (menda) Ford znebiti Volva. No ja, morda pa ga kupi kdo, ki bi lahko iz njega potegnil še več. «



nagnjeno k varčevanju z gorivom in občasno preveč sunkovito. Škoda, da nima športnega načina samodejnega pretikanja, saj je voznik tako obsojen ali na 'upokojenski' način delovanja ali pa na ročno pretikanje.

Precej boljši kot menjalnik je motor. Oznaka D5 na zadku pomeni vrstni turbodizelski petvaljnič. 2,4-litrski motor je v tesnem sorodstvu z manj zmogljivo različico, ki nosi oznako 2.4D, v tej izvedbi pa zmore zelo zdravih 136 kilovatov oziroma 183 'konjev' največje moči. Rad se vrti (in zaradi petih valjev ob tem ne potreže z nadležnim, temveč s prijetno športnim dizelskim zvokom), res pa je, da ni med najtišjimi oziroma da bi lahko bila zvočna izolacija boljša. 400 Nm največjega navora se sicer zgodi šele pri 2.000 vrtljajih (večina podobnih motorjev jih zmore vsaj 200 vrtljajev nižje), a ker ima XC60 samodejni menjalnik, je to v vsakdanjem prometu neopazno. Vse, kar voznik izza volana (poleg zvoka) zazna, so odločni pospeški in suvereno nabiranje hitrosti vse do najvišjih 200 kilometrov na uro. In ne povsem mimogrede: zavore so temu prepričljivo kos, 42-metrski zavorna razdalja na (ne najboljših) zimskih gumah pa spada nad zlato povprečje.

Varnost je nasploh ena izmed najboljših strani tega Volva. Da je karoserija čvrsta in prilagojena varnemu 'požiranju' energije med trkom, je pri Volvu samoumevno - prav tako kot šest varnostnih blazin oziroma zaves. A področje, kjer ta Volvo res izstopa, je aktivna varnost. Če pustimo ob strani stabilnostni sistem DSTC (kot pri Volvu rečejo ESP-ju) pa (doplačilne) aktivne žaromete, sistem WHIPS za zaščito vratnega dela hrbtenice (po domače: aktivni vzglavniki), vas XC60 razvaja z dobrim radarskim tempomatom, preobčutljivim (in včasih malce nadležnim) sistemom za preprečevanje trkov in preventivno zaviranje (CWS - Collision warning System s funkcijo Autobrake, kar pomeni, da avto, kadar se mu zdi trčenje zelo verjetno, voznika na to opozori z močnim zvočnim in vidnim signalom ter udarcem po zavorah, če je potrebno) in sistemom City Safety. Temu so pri delovanju v pomoč laserji in kamera, nameščeni pri vzvratnem ogledalu, deluje pa do hitrosti 30 kilometrov na uro. Če pred avtom zazna oviro (recimo drug, v mestni gneči ustavljen avto), dvigne tlak v zavornem sistemu, če se voznik ne odzove, pa tudi zavira. Preizkusili smo ga le enkrat (nalašč, da ne bo pomote) in deloval je, kot je bilo obljubljen - zato je testni XC60 ostal cel. Minus: prednja tipala za pomoč pri parkiranju so ovire zaznavala zelo slabo, saj so skrita v masko. Tu je oblika na žalost (skoraj) onemogočila uporabnost ...

Živa vsebina tega Volva ima torej odlične možnosti, da bo na cilj potovanja prišla živa



in zdrava – a tudi, da bo prišla dovolj hitro, natančno in udobno. V serijsko opremo (seveda pri tem paketu opreme Summum) spadajo tudi udobni, v usnje oblečeni sedeži, ki vozniku omogočajo, da zlahka najde udoben položaj za volanom. Zaradi njihove električne nastavitljivosti s tremi spominskimi mesti je ta XC60 družinsko prijazen,

merno menjavo pasov, saj volanski obroček se zatrese in tako voznika ne opozori, kam ga je 'zaneslo'. Zamišljeni (ali sveže zbudjeni) voznik se tako težko odzove instinktivno kot pri sistemih, ki nakažejo, kam je treba zaviti – še bolje pa bi bilo, če bi pri Volvu ta na pol uporabni sistem zamenjali s tistim, ki volanski obroček obrne samodejno. V tem jih konkurenca prehiteva. Vrhunski je avdiosistem

(Dynaudio), dobro pa deluje tudi Bluetooth sistem za prostoročno telefoniranje. Zadaj je (glede na velikostni razred in tekmece) prostora dovolj, enako velja za prtljažnik, ki je že s svojo osnovno prostornino zelo blizu magični 500-litrski meji, seveda pa ga je mogoče s podiranjem zadnje klopi brez težav povečati. Pravzaprav ima XC60 le eno napako: mora biti točno takšen, kot je bil testni (z izjemo doplačilnega sistema za opozarjanje na možnost trčenja). Turbobencinski T6 bo za večino uporabnikov preveč požrešen, 2.4D v kombinaciji z avtomatikom (ki je edina pravilna izbira) morda že preslaboten, še posebej na avtocesti. In oprema mora biti takšna, kot je bila v testnem – torej Summum z nekaj doplačili. In takšen XC60 ni poceni – res pa je, da tudi konkurenca ni. Vprašanje je le, ali si ga lahko privoščite ali pa boste čakali na (recimo) 2.4D Base z dvokolesnim pogonom ...

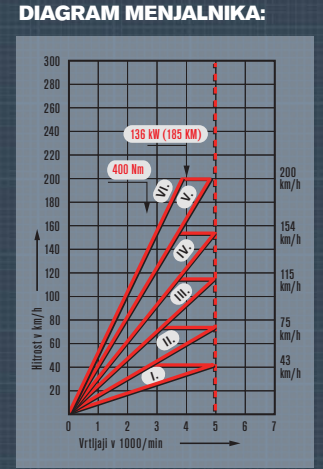
Koliko stane v EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	450
Samodejni menjalnik	1.700
Električni pomik sovoznikovega sedeža	400
Navigacijski sistem RTI	3.030
Avdiosistem Premium sound	1.690
CD-izmenjevalnik	350
Parkirna kamera	790
Paket Aktivna vožnja	1.431
Paket za aktivno varnost	1.003
Paket Družina	298
Paket Podpora vozniku	2.227

Tabela konkurence				
MODEL	Volvo XC60 D5 AWD Base	BMW X3 xDrive20d	Mercedes-Benz GLK 220 CDI 4Matic	Audi Q5 2.0 TDI DPF Quattro
motor (zasnova)	5-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	2.400	1.995	2.143	1.968
največja moč (kW/KM pri 1/min)	136/185 pri 4.000	130/177 pri 4.000	125/170 pri 3.200-4.800	125/170 pri 4.200
največji navor (Nm pri 1/min)	400 pri 2.000-2.750	350 pri 1.750-3.000	400 pri 1.400-2.800	350 pri 1.750-2.500
dolžina × širina × višina (mm)	4.628 × 1.891 × 1.672	4.569 × 1.853 × 1.674	4.525 × 1.840 × 1.693	4.629 × 1.880 × 1.653
največja hitrost (km/h)	205	206	205	204
pospešek 0-100 km/h (s)	9,5	8,9	8,8	9,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,8/6,2/7,5	8,2/5,5/6,5	8,6/5,8/6,9	8,2/5,8/6,7
cena osnovnega modela (evri)	38.700	42.200	43.200	40.983

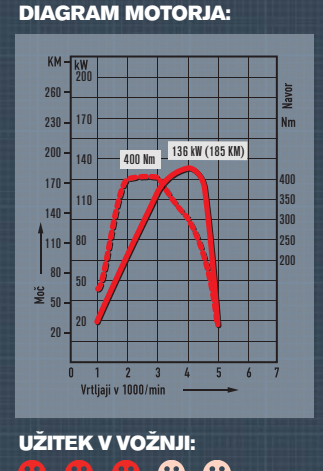
Tehnični podatki I Volvo XC60 D5 AWD Summum

CENA: (Volvo Car Austria GmbH)			
XC60 2.4D Base:	37.900 EUR	Garancija:	2 leti splošne garancije, 3 leta mobilne garancije,
XC60 D5 Summum:	47.079 EUR		2 leti garancije na lak, 12 let garancije za pr-rjavenje.
Testno vozilo:	62.479 EUR		
Moč:	136 kW (185 KM)	Predvideni redni servisi:	Servisni interval na 30.000 km ali eno leto.
Pospešek:	9,6 s		
Največja hitrost:	200 km/h		
Povpr. poraba:	11,2 l/100 km		
STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):			
redni servisi, delo, material:	1.065	kasko zavarovanje (2):	5.465
gorivo	10.237		
gume (1):	1.968	Skupaj:	49.490
izguba vrednosti po 5 letih:	27.475	Strošek za prevoženi km:	0,49 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	3.280		

NAŠE MERITVE	
T = 1 °C / p = 980 mbar / rel. vl. = 63 % / Gume: Pirelli Scorpion M-S 235/60/R 18 H / Stanje kilometrskega števca: 2.519 km	
Vozne lastnosti	
Pospeški	s
0-100 km/h:	9,6
402 m z mesta:	16,9
	(133 km/h)
Prožnost	s
Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.	
Največja hitrost	200 km/h
	(VI. prestava)
Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	9,8
največje povprečje	14,2
skupno testno povprečje	11,2

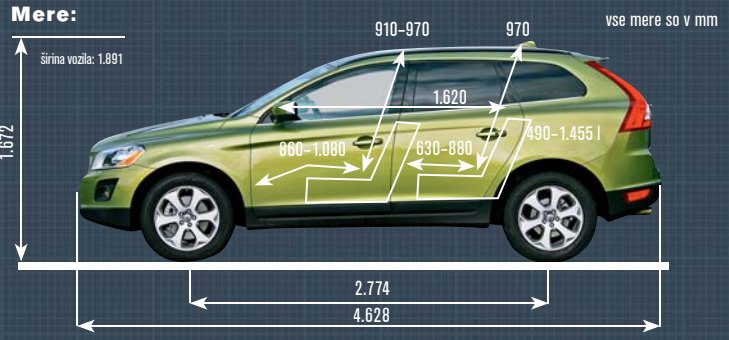


Truč v notranjosti	dB
Prestava III. IV. V. VI.	
50 km/h	54 52 50 50
90 km/h	60 60 59 58
130 km/h	64 64 62 62
Prostir tek	38
Zavorna pot	m
od 130 km/h:	76,6
od 100 km/h:	42,4
	(AM meja 40 m)



UŽITEK V VOŽNJI: Glede na to, da je XC60 skoraj dvotonski SUV, je presenetljivo lahkoten in uživaški, še zlasti če je pod kolesi sneg. Veselje kviri le menjalnik.

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 81 × 96,2 mm - gibna prostornina 2.400 cm³ - kompresija 17,3 : 1 - največja moč 136 kW (185 KM) pri 4.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,4 m/s - specifična moč 56,7 kW/l (77,1 KM/l) - največji navor 400 Nm pri 2.000-2.750/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,15; II. 2,37; III. 1,55; IV. 1,16; V. 0,86; VI. 0,69; - diferencial 3,75 - platišča 7,5J × 18 - gume 235/60 R 18 H, kotalni obseg 2,23 m. **Voz in obese:** terenška kombiimuzina - 5 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo ob volanu) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.846 kg - dovoljena skupna masa 2.440 kg - dovoljena masa prikloleca z zavoro: 2.000 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obrabitev strehe: 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - poraba goriva (ECE) 10,9/6,8/8,3 l/100 km.



Zunanje mere: širina vozila 1.891 mm - kolotek spredaj 1.632 mm - zadaj 1.586 mm - rajdni krog 11,9 m.
Notranje mere: širina spredaj 1.500 mm, zadaj 1.500 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 460 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 70 l.
 Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
 5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l), 2 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).
 Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostna zavesa - ABS - ESP - sistem za svarilo pred trkom s samodejnim zaviranjem - ISOFIX - servo volan - deliva zadnja klop - dežno tipalo - parkirna tipala spredaj - alarmni sistem - prilagodljiva biksenonska žarometna - dvopodročna samodejna klimatska naprava - električni pomik sip spredaj in zadaj - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice s pametnim ključem - električno nastavitlivi in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom - večopravilni volan - po višini in globini nastavitljiv volanski obroček - usnjena in ogrevana sedeža spredaj (voznikov električno pomičen) - meglenci spredaj - potovalni računalnik - prilagodljivi tempomat.

Ocena		
Zunanost (15)	14	Svež videz, ki pa hkrati ostaja nezagrešljivo XC.
Notranost (125)	112	Ergonomija je odlična, prostora dovolj. Dovolj je tudi odlagalnih površin.
Motor, pogon, podvozje (65)	54	Dizel je sicer malo preglasen, a zmogljiv. Menjalnik razočara.
Vozne lastnosti (70)	61	Presenetljivo živahen, obračalni krog bi lahko bil manjši.
Zmogljivosti (35)	31	Dizelski navor skrbi za zgledno prožnost ...
Varnost (45)	44	Tu so besede odveč: vzor varnosti.
Gospodarnost (65)	44	Poraba je sicer ugodna, cena pa ne toliko.
Skupaj	360	Z XC60 so pri Volvu izpolnili želje tistih, ki si želijo ne prevelikega, dovolj varčnega, dovolj udobnega, predvsem pa varnega SUV-a.
OCENA 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	
	podvozje
	položaj za volanom
	udobje
	oprema
	prtljažnik
	preobčutljiv sistem (CW with Autobrake)
	slaba parkirna tipala spredaj
	menjalnik