



▲ Prtljažnik: eden redkih, kjer se zлага vsaka tretjina klopí posebej. Pod dnom so še dodatni predali, čvrsta kovinska mreža pa je uporabna za zaščito pri prevozu večjih predmetov ali domačih živali.

All Weather Drive?

Ne, ne, pravilno je All Wheel Drive, pogon na vsa kolesa. Ampak to z vremenom niti ni tako slaba interpretacija kratice.

Ker je Volvo že skoraj šest let član skupine Ford, bi verjetno z lahkoto v naboru modelov koncerna poiskal katero od mnogih bolj ali manj trdih izvedb terenca. Pa ni. Izbral je svojo pot. In to loči Volva od drugih tekmecev.

XC70 je modro izbran koncept: rahlo privzdignjen V70, ista platforma, enako podvozje, za 7 centimetrov dvignjen trebuh, čvrstejša kolesa in nekaj karoserijskih dodatkov, ki so tam zaradi videza in zaradi manjše občutljivosti zunanosti, če se ravno lotite neurejenih poti. Takšen vzbujaja zaupanje.

Menda ni treba pisati z velikimi črkami, da XC70 ni terenec, saj je to jasno že ob prvem srečanju z njim. Nikakor pa ga ne podcenjujete; kdor se vožnje loti pametno, utegne marsikoga presenetiti, vključno samega sebe. Z 20-centimetrovsko oddaljenostjo karoserije od tal, s stalnim štirikolesnim pogonom ter s samodejno zaporo diferenciala na zadnji osi bo imel le dve omejitvi: oprijem gum (M+S) ter premagovanje ovir, ki so višje, kot jih XC70 pač zmora premagati.

Seveda pa nima smisla pretiravati, saj je XC70 namenjen najprej in predvsem temu, da voznika ne presenetijo niti najbolj skrajni cestni pogoji, ko zapade sneg ali ko vodi od asfalta do koč razmočen, blaten kolovoz. Seveda: zapečkarji tega najbrž ne bodo znali ceniti, avanturisti na drugi strani pa nedvomno: že psihično, potem pa tudi praktično bo bistveno lažje z Gorenjske čez Vršič v Posočje potem, ko bodo na radiu slišali objave

o prvem snegu v gorah.

S pogonskega stališča je XC70 prav za takšne vožnje odličen: ne glede na zahteve voznika vselej (v poslabšanih pogojih pod kolesi) zlahka speljuje in nadzorovano pospešuje, stabilizacijski DSCT pri tem ne povzroča težav, brez njega pa bo zadek pri polnem pospeševanju narahlo odnašalo, kar lahko pričara tudi nekaj uživaških trenutkov.

Izbrani motor (D5) bo pri tem v veliko pomoč, saj je tudi pri vzponih uporaben že nad 1500 vrtljaji v minuti, res pa je, da je zato na drugi strani, ko se igla merilnika približuje 4000 vrtljajem v minuti, že manj prepričljiv. Edina slaba stran motorja je, da prav nerad (še posebej mrzel) steče in se v začetku precej stresa, no, pa tudi nekoliko tišji (skupaj s pogonom) bi lahko bil za ta denar. Pa ni hudo. V mrazu bo takoj po zagonu bil prve metre neprijazen tudi takrat trd menjalnik, a se k sreči hitro ogreje. Bolj moti v praksi dokaj velika razlika med prvo in drugo prestavo, še posebej ker hoče biti XC70 tudi malo terenec.

Sicer pa je tudi v tega Volva vselej prijetno sesti - če znate ignorirati glasno in utrujajoče zvočno opozorilo za neprijetno varnostni pas takoj po zagonu motorja. Tudi v XC70 navdušujejo materiali (vključno s kakovostnim usnjem), avdiosistem, oprema, odlična klimatska naprava in okolje v celem. Z nasploh zelo malo zamerami, pa še te so nebitvene ali le stvar navade.

In ker XC70 skupaj z dobrim voznikom pomaga do prijetnega vzdušja v vožnji ne glede na

Volvo XC70 D5 AWD Summum

Cena osnovnega modela:	11.858.000 SIT
Cena testnega vozila:	13.387.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=4 °C / p=1007 mbar / rel. vl.: 63 % / Stanje km števca: 7887 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	11,2 s
402 m z mesta:	17,6 s (129 km/h)
1000 m z mesta:	32,2 s (164 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV/VL):	7,2/10,8 s
80-120 km/h (V/VL):	11,9/13,7 s

NAJVEČJA HITROST

196 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h:	44,5 m (AM meja 40 m)
--------------	-----------------------

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	12,4 l/100 km
-------------------------	---------------

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2401 cm³ - največja moč 120 kW (163 KM) pri 4000/min - največji navor 340 Nm pri 1750-3000/min. Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/65 R 16 H (Dunlop SP WinterSport M3 M+S). Mase: prazno vozilo 1690 kg - dovoljena skupna masa 2280 kg. Mere: dolžina 4730 mm - širina 1860 mm - višina 1560 mm - prtljažnik 485-1641 l - posoda za gorivo 68 l. Zmogljivosti: največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,5 s - povprečna poraba goriva (ECE) 7,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ zmogljivosti ob slabih pogojih
- ▲ oprema
- ▲ okolje, počutje
- ▲ motor v nižjih in srednjih vrtljajih
- ▼ neučinkovito gretje na zadnji klopi
- ▼ cena
- ▼ trd menjalnik v mrazu
- ▼ zagon motorja v mrazu

Končna ocena

S ceno se je pač treba sprijazniti. Je pa ne glede na to odlična alternativa med Allroadom in Subaruji, pa tudi pred avtomobili dosti bolj terenskega videza (a nič kaj bistveno boljših terenskih zmogljivosti) ima prednosti. Pa še imidž ima zelo dober.