

Če že, ...



Nekaj je gotovo: luksuzni terenci so v prvi vrsti postavljaški avtomobili, namenjeni pretežno cestni uporabi.

Volvo XC90 ni nobena izjema.

Besedilo **Vinko Kernc** Foto **Aleš Pavletič**

Priznati je treba, da temu Volvu postavljajstvo dobro uspeva. Najbolj mu to seveda uspeva med lastniki (drugih) avtomobilov te znamke in med (le) ljubitelji, torej tistimi, ki stavijo na ime Volvo; ampak veliko zanimanja žanje tudi med vsemi drugimi, ki se znajo poistovetiti z lastnikom tako dragega avtomobila takšne zasnove.

Švedi so našli dober recept za tovrstne avtomobile, se pravi za videz terenca z lastnostmi luksuznega osebnega avtomobila. XC90 je oblikovno prepoznaven Volvo, a tudi lep primerek nežnega terenca. Je dovolj čvrstega videza, da vzbuja moč in nadvlado, a obenem dovolj nežen, da izžareva eleganco.

Če v tem trenutku vozite S60, V70 ali S80, se boste tudi v XC90 takoj počutili domače. To pomeni, da vam bo okolje znano, saj je skoraj v vseh podrobnostih enako kot v malo

prej naštetih osebnih avtomobilih, kar pomeni, da ima voznik volanski obroč precej nizko in da sedi (glede na dno kabine) precej visoko, pomeni pa tudi, da s pravimi terenci XC90 nima nikakršne tehnične povezave. Nima rektorja, nima diferencialnih zapor, nima priključljivega štirikolesnega pogona. Ni se treba poglobiti v tehnične podatke, da bi to izvedeli, saj vse te tehnikaliije zahtevajo v kabini gumbe ali ročice, ki pa jih XC90 nima.

Čeprav je XC90 videti manjši, kot je v resnici, je sedanje vanj zaradi precej dvignjene karoserije bolj nerodno kot v - na primer - S80. In če je občutek na prednjih sedežih res morda skoraj enak kot v - na primer - S80, je zadnji del notranjosti precej drugačen. V drugi vrsti so trije sedeži, ki so posamično vzdolžno pomični (srednji je manjše širine kot skrajna dva), čisto zadaj, skoraj v prtljažniku, pa sta še dva duhovito zložljiva sedeža, namenjena predvsem mulariji. Sedem se jih torej lahko pelje z XC90, če pa jih je pet ali manj, je tudi prtljažnika več. Opisane možnosti zlaganja (ali odstranjevanja) sedežev namreč omogočajo precejšnjo prilagodljivost prtljažnika, nevsakdanje pa je tudi odpiranje zadnjih vrat. Najprej se namreč (navzgor) odpre večji zgornji del, nato (navzdol) še manjši spodnji del, razmerje v velikosti obeh pa je približno 2/3 proti 1/3. Pripravna zadeva, morda ji lahko zameri-

mo le to, da ne morete zapreti zgornjega dela ob odprtem spodnjem delu vrat.

Sorodnost s hišnimi limuzinami je opazna tudi skozi bogato opremo, vstevši čvrsto usnje, navigacijo GPS, zelo dobro klimatsko napravo (vključno z režami za tretjo vrsto sedežev) in zelo dober avdiosistem, navsezadnje pa tudi skozi pogonski agregat. Petvaljni vrstni turbodizel z neposrednim vbrizgom in s skupnim vodom se v veliki in težki karoseriji kar dobro znajde. Pogled pod motorni pokrov sicer ni prav obetaven, saj boste tam videli le neprav lepo plastiko, ki prekriva pogonsko drobovje. Ampak nikoli se ne zanašajte na videz! Ogret stroj je v prostem teku vrhunsko miren, nikoli, tudi pri največjih vrtljajih, ni prav posebej glasen (je skoraj enako glasen kot že preiskušeni T6, AM24/2003) in v notranjosti nima značilnega (robatega) dizelskega zvoka.

Če niste (teoretično in praktično) obremenjeni s sekundami pri pospeških z mesta, je tale D5 v XC90 zelo uporabna reč. Do hitrosti 160 kilometrov na uro je vzorno prožen, pelje pa se tudi blizu 190 kilometrov na uro. To se zgodi pri 4000 vrtljajih v minuti v peti prestavi, sicer pa rdeče polje na merilniku vrtljajev svetuje vrtenje do znamke 4500. Ne glede na težo desne noge bo domet s takole gnanim XC90 500 in več kilometrov, potovalni računalnik (ki ponuja le štiri podatke!) pa kaže porabo

9 litrov na 100 kilometrov pri stalni hitrosti 120 kilometrov na uro, 11,5 litra pri 160 kilometrih na uro ter pri največji hitrosti 18 litrov na 100 kilometrov. Številke so relativna reč; v splošnem poraba ni videti majhna, toda če se spomnite T6, se vam bo kar milo storilo.

Pri zmogljivostih in pri porabi precej pripomore dober samodejni menjalnik s petimi prestavami (T6 le štiri!); pretika hitro in mehko, ima dobro izračunana prestavna razmerja, a ni čisto zadnja beseda tehnike glede inteligence elektronike, ki ga nadzoruje. Najpočasnejši del pogona je pravzaprav sklopka, ki ima nekoliko daljši odzivni čas, kar se zlasti pozna pri speljevanju oziroma vsakokrat, ko pohodite plin. Počasnost sklopke in v nekaterih trenutkih rahlo pomanjkanje navora sta ravno tolikšna, da je pred vsakim tesnim prehitevanjem dobro premisliti, ali se manever izplača.

Če obvladujete njegove zunanje mere, bo vožnja po cestah lahkotna, najbolj po zaslugi volanskega serva, ki je hitrostno prilagodljiv; na mestu in pri počasnem premikanju je sukanje zelo lahkotno, pri večjih hitrostih prijetno otrdi. Navsezadnje pa to pride prav tudi, če se znajdete zunaj urejene ceste, kjer boste lahko izkoristili še stalni štirikolesni pogon. No, ta je zasnovan tako, da zagotavlja veliko mero aktivne varnosti na spolzkih cestah, a ga z nekaj znanja in spretnosti lahko uporabite tudi na (svojem?) travniku. Trebuh je prijazno daleč od tal, ampak vedeti morate, da če obstanete, ni več nikakršnih »čarobnih ročic«, tistih, ki bi togo zvezale obe kolesni osi ali celo kolesa na posameznih oseh. In seveda: gume so namenjene avtocestnim hitrostim okrog 200 kilometrov na uro, ne pa grobemu terenu.

In če se že podajate v salon po XC90: T6 je resda bolj frajerski in bistveno hitrejši, ampak nič bolj udoben od takšnega D5, je pa slednji nedvomno bolj prijazen do voznika. Zato čisto preprosto: če že XC90, potem vsekakor D5. Razen če nimate močnejšega razloga za T6 ... ■



CENA OSNOVNEGA MODELA: 12.118.000 SIT
CENA TESTNEGA VOZILA: 15.759.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeški	
0-100 km/h:	13,5 s
402 m z mesta:	19,2 s (120 km/h)
1000 m z mesta:	34,7 s (154 km/h)

Prožnost	
50-90 km/h (III.):	7,9 s
80-120 km/h (IV.):	12,9 s

Največja hitrost	185 km/h
(Izbirna ročica v položaju D)	

Zavorna pot	
od 100 km/h:	45,7 m (AM meja 43 m)

Poraba goriva	
skupno testno povprečje	13,4 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski 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 - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume 235/65 R 17 T (Dunlop SP WinterSport M2 M+S).

Mase: prazno vozilo 2040 kg - dovoljena skupna masa 2590 kg.

Mere: dolžina 4800 mm - širina 1900 mm - višina 1740 mm - prtljažnik 1 - posoda za gorivo 72 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,3 s - povprečna poraba goriva (ECE) 9,1 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ poraba
- ▲ volan
- ▲ oprema
- ▲ sedem sedežev, prilagodljivost
- ▲ uglajenost dizla

- ▼ visok voznikov položaj
- ▼ le štirje podatki potovalnega računalnika
- ▼ počasna sklopka
- ▼ premalo inteligenten menjalnik