

Veliki test Volvo XC90 T6 AWD

Najbolj kleni Šved

Besedilo Vinko Kernc Foto Vinko Kernc, Aleš Pavletič

Švedi tudi niso sodobni Vikingi, torej jim s tega zornega kota pregovorne klenosti ne moremo pripisati. Je pa v tistih krajih nekoč neki konstruktor Gustav Larson (ah, kako stereotipno ime) prepričal nekega podjetnika Assarja Gabriels-sona o smislu izdelovanja avtomobilov in prvi Volvo iz te navede se je rodil davnega 1927. Zdaj

lahko pričakujete stavek: »Vse drugo je zgodovina.«

Resnica seveda ni daleč, ampak ta zgodovina se piše še danes. Volvo, ki je odnesel le dobre strani povezovanja v veliki koncern (Ford!), pametno tlakuje svojo pot v prihodnost. Ne prav razkošna avtomobilska paleta, previden vstop v razredne niše. Politika za zdaj deluje.

Po že dobro znanem XC70 je lani prav s hangarjev ženevskega letališča na svojo krstno novinarsko vožnjo zapeljal še večji XC90. Po svoji mehaniki je delno blizu njihovi (za zdaj največji) limuzini S80, po videzu pa je bolj odrasel od XC70. Deluje bolj terensko.

Volvo je modro izbral ime za ta dva mehka terenca: kombi-nacija črk deluje močno in na-

predno, besedi, ki ju označujeta, pa ne obljubljata preveč. XC namreč pomeni Cross Country, prek dežele po domače, kjer pa nič ne piše, da s tem ne mislijo lepo urejenih asfaltnih cest - ali drugače, ne obljublja vsega zmožnega zunajcestnega vozila tipa Hummer.

Zato - čeprav morda njegov videz vzbuja nekaj terenske surovosti - XC90 ni terenec. Če pa že, je

to zelo lep predstavnik družine »mehkih« terencev oziroma polterencev. XC90 ima namreč videz (se pravi oddaljenost trebuha od tal), stalni štirikolesni pogon in ročici za oprijem na-A stebričkih. In to je glede terenskosti vse.

Vseh ta avtomobil ne bo mogel zadovoljiti; pristaši pravih terenskih voženj bodo zatrjevali, da imajo vsaj del naštetega (lahko

tudi čisto navadni osebni avtomobili, da pravih komponent (to-ge preme, reduktor, zapore diferencialov) sploh nima. Na drugi strani bodo drugi, ki zavračajo vse, kar ni konvencionalno (torej limuzina ali v najboljšem primeru kombi), trdili, da je XC90 terenec. In oboji imajo po svoje prav.

Ampak tisti, ki so pripravljeno odšteti tolikšne vsote denar-

cev, so edini pristojni. In ti so že pred časom ostro zavrnili nerodne in neudobne terence z vsemi (ne)potrebnimi mehanskimi pritisklinami, vseeno pa želijo nekaj drugačnega. Vodijo seveda Američani, a tudi denarno dobro

stoječi Evropejci ne zaostajajo. Vsi so z odprtimi rokami sprejeli stuttgartskega ML in sezona lova na kupce je bila odprta. Med njimi je zdaj tudi XC90.

Res je; če se ozrete po njegovih tekmečih, temu Volvu manjka nekaj tehnikalijskega, med njimi morda nastavljiva višina od tal. Manjka? Hm, na vrh hriba, kot vidite na naslovni fotografiji,





XC90 ima videz, stalni štirikolesni pogon in ročici za oprijem na A-stebričkih. In to je glede terenskosti vse.

1. Štiri prestave, samodejnost, dobri gibi prestavne ročice 2. Svetlo usnje, les, poliran aluminij: zlahtnost 3. Zračenje, elektrika, pepelnik, učinkovito mesto za plastenke: popolnost 4. Preglednost, velikost, malo podatkov potovalnega računalnika: merilniki

Drugo mnenje

Matevž Korošec Če vas Mercedes ML in BMW X5 iz različnih razlogov odbija, potem imamo slabo in dobro novico za vas. Slaba je ta, da vam prav veliko ne ostane, dobra pa, da so za vas poskrbeli pri Volvu. Temu avtomobilu preprosto ne moremo pripisati posebnih zamer, sicer pa si jih za to ceno tudi ne sme privoščiti.

Aljoša Mrak Presedel sem se iz Touarega v XC-90. Če prestižnemu švedskemu terencu zavidam lepoto zunanjih oblin, sem bil v notranjosti malce razočaran. Za toliko denarja, kolikor zanj hočejo, je preveč neugledna, kar cenenena. Je pa presneto hiter!

je tale XC90 prilezel čisto sam, se vrnil čisto sam (se pravi brez zunanje pomoči) in pri tem ni utrpel niti najmanjše praske. Hrib pa (po zatrtjevanju fotografa) ni bil ravno mačji kašelj. XC90 torej zmora marsikaj, predvsem pa veliko več, kot bo tipičen kupec od njega zahteval. Prevladati morata pamet in razum: prva zaradi vloženega kapitala, drugi (tudi) zaradi (skoraj) klasičnih cestnih gum.

Zato si upam trditi: s tehničnega zornega kota je XC90 med vsemi tekmeči verjetno najbližji tistemu, kar kupci mehkih terencev pričakujejo in na koncu tudi uporabljajo. S tem, da ima XC90 kar nekaj drugih adutov v rokavu.

Prvi med njimi je nedvomno ta, da ni nemškega porekla.

Biti nemški sicer načelno ne pomeni nič slabega, ampak če je skoraj vsa družina nemška, je pojava nekega nevtralnega Šveda prav sveža. Pojava? Osnovne črte, gledajoč od daleč, niti ne morejo biti bistveno drugačne kot od praterenca te vrste Grand Cherokeeja, detajli pa ga naredijo tipičnega, čednega in impozantnega Volva. Se pravi: značilna maska motorja in velike zadnje luči, izbuljena bokakaroserijske. Vse to in še vse 'nenašteto' je lepo zloženo in zapakirano v 4,8 metra dolžine, kar je le malo manj, kot meri limuzina S80.

Jasno, ni kratek, je tudi visok in že zato vliva spoštovanje. Ampak nikar se ne ustrašite vožnje; zanjo je potrebno zelo malo fizičnega napora, saj so vse koman-

de, vključno z volanom, prijetno mehke, dokler vozite v normalnem ritmu v okviru zakonskih predpisov. Tudi z vidljivostjo okrog avtomobila ne bo težav, v mestu vas utegne razjeziti le zelo velik rajdni krog.

Nismo še sedeli v Volvu zadnjega desetletja, ki bi razočaral s kakovostjo glasbe, tokrat sta razvajala še daljinski upravljalnik in vgrajen Minidisc, sta pa jezila slaba kakovost sprejema radijskih postaj in dolgo preklapljanje med postajami v spominu. Sicer pa je življenje v XC90 prijetno, ne le po zaslugi zvoka. Prostora je v obeh vrstah dovolj za štiri odrasle ljudi, sam ambient pa je svetel, prijeten, barvno usklajen, a tudi občutljiv na umazanijo. Kdor je že sedel v Vol-

vu s številko najmanj 60, se bo tudi v XC90 počutil domače. Veliki, čitljivi merilniki (skupaj s podatkovno skromnim potovalnim računalnikom) in sredinska konzola z večino komand so tipični, kar pomeni prepoznavni in nezahtevni za upravljanje. Veliko lesa (med drugim tudi pretežni del volanskega obroča), poliran aluminij na nekaterih mestih ter veliko usnja ustvarjajo prestižen občutek in le rokam nedostopni kolesi za nastavitve prednjih sedežev v ledvenem delu kvarita zelo dober splošen vtis.

Res je, da v tem cenovnem razredu že pričakujemo hlajen predal, pa ga XC90 nima, res pa je tudi, da so še vedno redki avtomobili s toliko (5) in tako učinkovitimi mesti za politrške plastenke ►►



Odstranljiva sredinska konzola, vgrajen otroški sedež na zadnji klopi: prilagodljivost



►► ter da prestiž navadno izključuje uporabnost. No, XC je dokaz, da ima to pravilo izjeme, saj je stregel s hitro odstranljivo konzolo med sedežema (več prostora za noge zadnjega srednjega potnika), z vgrajenim otroškim sedežem, z zares tretjinsko deljivo zadnjo klopio

OK, XC90. Različica T6? Verjemite: potrebujete je ne, jo je pa lepo imeti in voziti.

(se pravi trikrat po ena tretjina), s povsem ravnim dnom tudi povečana prtljažnika in s prečno razdeljenimi zadnjimi vrati, kar pomeni, da se je spodnja petina odprla navzdol in takrat naredila čvrsto nakladalno poličko. Prtljažnik pa je že v osnovi zelo velik in ima dodatna uporabna predala pod dnom.

Takšen je XC90 namenjen predvsem razkošnejšemu družinskemu življenju na cestah. Komur pa XC90 sam po sebi ni dovolj, bo posegel po vrhu ponudbe - po različici T6. Verjemite: potrebujete je ne, jo je pa lepo imeti in voziti. T6 namreč pomeni, da za pogon skrbita vrstni šestvaljnik z dvema turbopuhalom (ter dvema hladilnikoma polnilnega zraka) in samodejni, 4-stopenjski menjalnik. Pre-

malo? Ah, bodite razumni. V tretji prestavi se igla merilnika hitrosti zlahka dotakne črtice, pod katero piše »220«, potem pa menjalnik prestavi v 4. prestavo in motor še naprej lepo vleče. Navora (skoraj) nikoli ne zmanjka, moč motorja pa je morda le za spoznanje manj

prepričljiva. Pa ne v številkah, temveč v praksi, ko se kosa z dvema tonama teže avtomobila in ko voznik zahteva hitrost prek 200 kilometrov na uro pri vožnji navkreber. Res pa je, da je menjalnik (pa ne le po številu prestav) stop-

nico pod trenutno najboljšimi tovrstnimi izdelki: po hitrosti delovanja in načinu odzivanja v različnih pogojih delovanja.

Edina slaba stran T6 je, potem ko ste se sprijaznili s ceno, njegova poraba goriva. Potovalni računalnik pravi, da pri hitrosti 160 kilometrov na uro motor popije 17 litrov bencina na 100 kilometrov, na naših bolj hribovskih avtomobilskih cestah pa se poraba poveča še za dva litra. Ko brzite z 200 kilometri na uro, se vožnja spremeni v boj na požiralniku, saj hudič porabi kar 25 litrov na 100 kilometrov. Nič kaj bolje ni v mestu (23), naša nežna normna proga pa je od avtomobila zahte-

vala 19,2 litra na 100 kilometrov, kar pomeni, da polna posoda zadostuje le za dobrih 370 kilometrov poti. Če vam tudi strošek za gorivo ni bistven, vam bo pogosto ustavljanje na bencinskih črpalkah gotovo najedlo živce.

Ampak voziti ga je prijetno. Čudovito se je zanašati na zmogljivosti stroja v vsakdanjem prometu, ko je treba hitro potovati po avtomobilskih cestah Evrope ali prehiteti tovornjak na krajši ravlini med Medvodami in Škofjo Loko. Ovinikov pa se le izogibajte; podvoze je namreč kompromis trdote, zato je na makadamskih luknjah nekoliko pretirno, v ovinkih pa nekaj premehko in vsako divjanje kljub dobru štirikolesnemu pogonu, ki dolgo zagotavlja varno in nevtravno gibanje vozila, pomeni obremenitev za potnike in za voznika.

Klenost je namreč treba razumeti na pravi način. Ni ga namreč Šveda, ki bi mu bil par, pa tudi podobni izdelki drugih znamk se v kombinaciji tehnike, okolja in imidža ne zdijo dovolj enaki, da bi zdržala dosledna primerjava. Volvo XC90 je namreč zelo samosvoj in to mu štejemo v dobro. ■

posebna ocena za terence

Občutljivost karoserije ali njenih delov (10)	7	Zaradi velike oddaljenosti od tal in plastične zaščite karoserije je občutljivost majhna.
Štirikolesni pogon in reduktor (10)	7	Odličen pogon, namenjen pretežno cesti in slabšim pogojem na njej. Zahtevnim terenom ni namenjen.
Terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	6	Oddaljenost od tal in pogon omogočata več, ampak gume so namenjene predvsem cestam.
Terenske zmogljivosti (praktično) (10)	10	Če ne rinete v blato ali sneg, bo prijetno presenetil. Pomaga seveda dober pogon.
Cestna uporabnost (10)	8	Do udobja cestne limuzine ali kombija ga ločita le višje težišče in nekaj več nagibanja.
Terenski videz (5)	4	Še posebej od strani daje nezmotljivo (resda nežen) terenski videz.
Terenec ni, je pa veliko več od osebnega avtomobila zaradi dobrega pogona in oddaljenosti od tal. Videz vpliva zaupanje in spoštovanje, vožnja pa to le potrdi.		

Skupaj **OCENA** **avto** **magazin** **42** **1 2 3 4 5**

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-20 = 1; 21-30 = 2; 31-40 = 3; 41-50 = 4; 51-60 = 5

Tabela konkurence

Model	Volvo XC90 T6	BMW X5 3.0i	Mercedes-Benz ML 350	Volkswagen Touareg 4.2 V8
motor (zasnova)	6-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni	6-valjni - V-90°	8-valjni - V-90°
gibna prostornina (cm³)	2922	2979	3724	4172
največja moč (kW/KM pri 1/min)	200/272 pri 5100	170/231 pri 5900	172/234 pri 5600	228/310 pri 6200
največji navor (Nm pri 1/min)	380 pri 1800	300 pri 3500	346 pri 3000	410 pri 3000
dolžina × širina × višina (mm)	4800 × 1900 × 1740	4667 × 1872 × 1707	4587 × 1833 × 1840	4754 × 1928 × 1703
največja hitrost (km/h)	210	202	205	218
pospešek 0-100 km/h (s)	9,3	8,5	8,8	8,1
poraba goriva po ECE (l/100 km)	12,7	12,9	13,4	14,8
cena osnovnega modela (SIT)	14.958.000	14.260.000	13.899.000	15.035.000

Volvo XC90 T6 AWD

CENA: [Volvo podružnica Ljubljana]
OSNOVNI MODEL: 14.958.000 SIT
TESTNO VOZILO: 17.500.000 SIT
Moč: 200 kW (272 KM)
Pospešek: 9,3 s
Največja hitrost: 210 km/h
Povpr. poraba: 21,4 l/100 km

Garancija:

2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje

Predvideni redni servisi:

menjava olja na 20.000 km
sistematični pregled na 20.000 km

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	74.200	obvezno zavarovanje (2):	848.000
material:	191.200	kasko zavarovanje (2):	2.680.000
gorivo	3.973.980		
gume (1):	1.200.000	Skupaj:	20.342.380
izguba vrednosti po 4 letih:	11.375.000	Strošek za prevoženi km:	203,4 SIT/km

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 4 letih

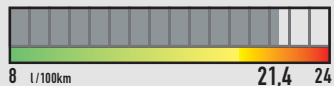
NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

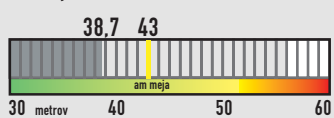
Pospeški	s
0-80 km/h:	6,5
0-100 km/h:	9,3
0-120 km/h:	12,2
0-140 km/h:	15,8
1000 m z mesta:	30,0 (179 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	6,8
80-120 km/h (V.):	11,3

Največja hitrost 210 km/h
(Izbirna ročica v položaju D)

Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 19,2
največje povprečje 25,4
skupno testno povprečje 21,4



Trušč v notranjosti dB
Prestava II. III. IV.
50 km/h 55 54 54
90 km/h 62 61 60
130 km/h 67 65 64
Prosti tek 36
Zavorna pot m
od 100 km/h: 38,7
(AM meja 43 m)



Napake med testom

- odpadla ročica preklopa otroškega sedeža
- nepravilno delovanje samodejne nastaviteljnosti glasnosti audio sistema

Zmogljivosti:

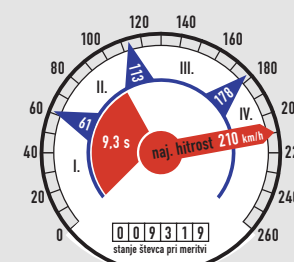
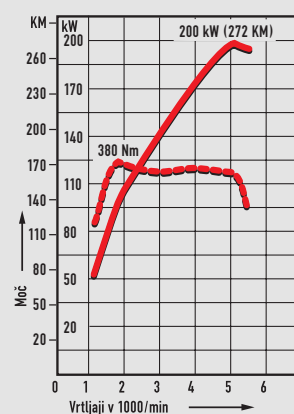


Diagram motorja:



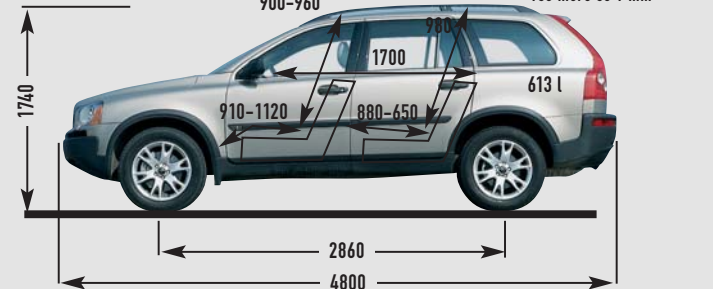
Užitek v vožnji:

Če nič drugega, dviguje samozavest z merami, predvsem z višino. Je pa še Volvo pa motor je precej močan, zato so kar dobre zmogljivosti. Ni pa, da bi leto dni vsako jutro trepetal in komaj čakal, da bi sedel za volan.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 83,0 × 90,0 mm - gibna prostornina 2922 cm³ - kompresija 8,5 : 1 - največja moč 200 kW (272 KM) pri 5100/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,3 m/s - specifična moč 68,4 kW/l (93,1 KM/l) - največji navor 380 Nm pri 1800/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 4-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,280; II. 1,760; III. 1,120; IV. 0,790; vzvratna 2,670 - diferencial 3,690 - platišča 8J × 18 - gume 235/60 R 18 V. kotalni obseg 2,23 m - hitrost v IV. prestavi pri 1000/min 45,9 km/h. **Voz in obese:** terenski kombi - 5 vrat. 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislono hlajene), zadaj kolutne (prislono hlajene), mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stopalka levo od stopalke za zavoro) - volan z zobato letvijo, servo, 2,5 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1982 kg - dovoljena skupna masa 2532 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2250 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,3 s - poraba goriva (ECE) 12,7 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1900 mm - kolotek spredaj 1630 mm - zadaj 1620 mm - rajdni krog 12,5 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1540 mm, zadaj 1530 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 450 mm - premer volanskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 72 l.



Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 L):
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - EBA - DSTC - servo volan - samodejna klimatska naprava - pet vzglavnikov - 5 tritočkovnih varnostnih pasov - električni pomik vseh stekel - alarmna naprava - radijski sprejemnik s CD-jem - tempomat - potovalni računalnik

ocena

Zunanost (15)	15	Brez dvoma je zunanost čedna: prepoznavno volvovska, čvrstega videza, suverena. Izdelava brez pripomb.
Notranost (140)	128	Izstopa odlična ergonomija z izjemo nastavitelj ledvenega dela. Zelo prilagodljiva in uporabna notranost, tudi odlični materiali.
Motor, menjalnik (40)	36	Motor je odličen in zlahka žene karoserijo. Menjalniku manjka ena prestava, njegovo delovanje pa ni v vrhu med konkurenco.
Vozne lastnosti (95)	83	Večina odbitih točk izhaja pretežno iz dejstva, da ima XC90 visoko težišče. Zelo dober je prilagodljiv servovoln.
Zmogljivosti (35)	34	Močan motor je vzrok za odlične zmogljivosti, zaradi le štirih prestav v menjalniku na trenutke lahko zmanjka vlečne sile.
Varnost (45)	42	Tudi po zaslugi cestnih gum je zavorna pot izjemno kratka. Pri poglavju varnosti ni pripomb.
Gospodarnost (50)	24	Gospodarnost ni njegova dobra stran, od cene do stroškov porabe goriva, pri kateri se T6 še posebej slabo izkaže.

Skupaj **362**

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

- tipičen, a suveren videz
- notranji materiali
- uporabnost in prilagodljivost notranjosti
- (prilagodljiv) volanski servo oprema
- zmogljivosti motorja
- pogon

- velik rajdni krog
- namazano občutljiva črna zaščitna karoserijska plastika
- nedostopna kolesa za nastavitelj ledvenega dela
- domet, poraba goriva
- nagibanje karoserije v ovinkih