

TEST VOLVO S60 D3 MOMENTUM

Autor Davor Kindy
Ponedjeljak, 20 Prosinac 2010
Zadnja Promjena Ponedjeljak, 27 Prosinac 2010

Trebalo je da Kinezi naprave "take-over"™ (preuzimanje) slavne Švedske marke pa da Volvo predstavi svoj najbolji model posljednjih desetljeća. Upravo takav je novi S60, koji je prošlog proljeća zamijenio model prve generacije, a taj je na tržištu izdržao puno desetljeća. Čelnici koncerna Geely pustili su Švedskim stručnjacima punu slobodu u odlučivanju te nova premium limuzina srednje klase pokazuje ljepotu Švedskog elika u najboljem svjetlu. Ono što na ovom modelu upada u oči, osim lijepog, uzbudljivog dizajna, je suzdržana dužina od 463 cm i mala visina od 149 cm, uz razmjerno veliku širinu od 187 cm. Zbog toga S60 ima i stil limuzinskog coupea te pokazuje uvjerljivu aerodinamiku te mišićav, lijepi stil, kojim zauzima mjesto u klasi Audi A4, BMW-a serije 3 i Lexusa IS 220d. Zapravo, Volvo S60 bi se mogao nazvati i zvijezdom premium klase, premda na našem tržištu ni izdaleka nije popularan kao razvikani njemački trojac. Za pet do deset posto je jeftiniji i ima vidljivo niži rizik krave, što također nije zanemarivo. Uz sve to nudi i cilindar više u dizelima (pet umjesto četiri), što je velika komparativna prednost.

Švedska limuzina srednje klase oduševljava stilom i izvedbom, a posebice zvukom 5-cilindarskog turbodizela, kojeg bi trebalo snimiti na CD i prodavati

Stil je ispred komfora, to se može zaključiti kad se pogleda koliko mjesta ima na stražnjim sjedalima i u prtljažniku, gdje se S60 ne može mjeriti ni s pola klase manjom i gotovo upola jeftinijom kodom Octavijom. No, kad se sagledaju vrline koje nudi ovaj metalni ljepotan i snagator nudi treba kazati - "who cares"™. Naime, koga je to briga i kao da je to najvažnije, uz ostale velike vrline, solidnost, dinamičnost i ljepotu ovog modela. Unutrašnjost je dizajnirana u prepoznatljivom Volvovom stilu - isto, funkcionalno, kvalitetno i - gospodski. Dakle nenametljivo. Po svemu se vidi visoka kvaliteta i vrstosa. Kad se zalupi masivnim vratima, uz potmulu "bup", shvaća se da je to jedan od najsolidnijih i najsigurnijih automobila srednje klase otprilike za šestu zvjezdicu po Euro-NCAP testu. Sjedi se ugodno, nisko, kao u kakvom coupeu. Zbog toga je ulazak za osobe koje pate od bolova u kralježnici malo otežan, ali to također nije presudno. Kad se sjedne, sve je tip-top i na svome mjestu te se brzo stječe dojam potpune kontrole i sigurnosti, kao da ste ga vozili godinama.

Suradnja s Fordom najbolje se vidi na podvozju i upravljačkom mehanizmu, koje osigurava sportsku stabilnost i užitak vožnje, uz dovoljno udobnosti

Komande su postavljene na najbolji način, ali smo poželjeli nešto kraći hod ručice mjenjača i to jedino donekle remeti prigubljeni sportski temperament ovog vozila. Sjedala dobro obuhvaćaju tijelo i taman su po mjeri, a najbolji dojam pružaju aktivni nasloni za glavu. Najbolje se sjedi kad se prednja sjedala odmaknu u krajnji položaj straga, ali tada ponestaje mjesta za one iza, i o tome treba voditi računa. Zbog toga je S60 više limuzinski coupe, nego prava limuzina. Užitak počinje kad se pritiskom na gumb pokrene novi 5-cilindarski dizel D3 obujma 1984 ccm. Izveden je iz D5 obujma 2400 ccm, ojačan na 205 KS, kojemu je hod smanjen sa 93,2 na 77 mm, uz zadržavanje provrta od 81 mm. Tako je postignuta kratkohodna koncepcija i, netipično za nju, najveća se snaga od 163 KS razvija pri samo 2900/min. To osigurava uvjerljivo otpornost na snagu od niskih okretaja, što se potvrđuje najvećim okretnim momentom od 400 Nm u području od 1400 do 2850/min. Injenica da se najveći moment oslobađa od tako niskih okretaja naglašava brz i spontan odziv na gas.

Uživati se podjednako može uživati u laganoj i smirenoj, kao i temperamentnoj sportskoj vožnji, koja je moguća bez napora i stresa te uz povoljnu potrošnju goriva

Ovakvo podešen motor idealan je za normalnu vožnju, jer snagom "iz podruma"™, spremno reagira na svaki pritisak gasa te osjeća u vožnji bolji nego što pokazuje toperica. Temperament je moguć bez visokih turaža. Uz potmulo brektanje i

uzbudljiv zvuk, S60 na pritisak gasa kreće naprijed poput lokomotive brzog vlaka TGV, lijepe i leđa za naslon sjedala. Stotka se lovi u 9,2 sekunde, uz 3800/min i preko toga zbilja nema potrebe i. Uvjerljive se performanse postižu i kada se 3000/min, a ako se želi 2500/min. Uvjerljivim performansama, posebice na visokim brzinama pogoduju i dvije važne vrline. Koeficijent otpora zraka snižen je na 0,26, što je, uz Insigniju, najbolje među serijskim automobilima. Koristi visoko vrhunske elike, karoserija je 20 posto vrhunska nego kod prethodnog, ionako vrlo solidnog modela, a 40 kg lakša. Izvrsna aerodinamika i moćan motor omogućavaju da S60 D3 s lako prelazi 200 km/h i bez osjetnog napora postiže najveću brzinu od 220 km/h. Više od toga zbilja ne treba tražiti.

U vožnji se osjeća dobro prigušenje buke i udaraca s podloge, te je vožnja ugodna i na lošijim prometnicama. Svemu doprinosi kvalitetna i bogata oprema Momentum

Naravno, sve je kombinirano s vrhunskom 4-odbojnom sigurnošću u kojoj je Volvo poznat desetljećima. Uvjerljivom dojmu doprinosi prvoklasno podvozje, razvijeno u suradnji s stručnjacima Forda, te nisko težište. Zbog toga se bez većeg napora i iznenađenja mogu držati visoki brzinski prosjeci kroz zavoje. Tome u prilog su i snažne kočnice, s prednjim diskovima od 316 mm. Vozna svojstva poboljšavaju elektronički sustavi za sprječavanje proklizavanja i zanošenja Dynamic Stability & Traction Control (DSTC), s doplatnom opcijom aktivnog diferencijala (za normalne uvjete nije potrebna). Može se doplatiti i aktivno podvozje Four-C, s najboljom kombinacijom udobnosti, stabilnosti i upravljivosti, ali ni za to nema veće potrebe. Sve lijepo na ovom automobilu zaokružuje potrošnja, koju je lako držati u granici od šest litara. Na testu smo, u ovoj vožnji trošili 6,9 l, što je, obzira na performanse i masu od 1,6 tona - prihvatljivo. Prihvatljiva je, naravno po mjerilima imućnijih kupaca, kojima je ovaj S60 namijenjen, i cijena od 40.790 eura. Najjeftiniji S60, s turbobenzincem od 150 KS dostupan je za 31.300 eura. Ukratko, Volvo S60 D3 je osvježavanje u klasi dizelskih premium limuzina srednje klase te bi mnogi dosadašnji vlasnici A4 i serije 3 mogli kazati - zašto ne.

dr. Željko Marušić

TEHNIKE KARAKTERISTIKE

Motor: dizelski, redni, 5-cilindarski, hladno i tekućinom, ugrađeno sprijeda poprijeko, blok od lakog lijeva, dva bregasta vratila u glavi (zupčasti remen), četiri ventila po cilindru, direktno ubrizgavanje po sustavu common-rail, turbinsko prednabijanje

Obujam: 1984 ccm

Provrt x hod: 81,0 x 77,0 mm

Snaga: 120 kW/163 KS pri 2900/min

Moment: 400 Nm pri 1400-2850/min

Pogon: prednji

Mjenjač: ručni, sa šest stupnjeva

Prednji ovjes: neovisan, s poprečnim trokutastim ramenima, McPhersonove opružne noge, stabilizator

Stražnji ovjes: neovisan, multilink, stabilizator

Kočnice: samoventilirani diskovi, sprijeda 316 mm, straga 302 mm, ABS+EBV

Karoserija: limuzina srednje klase, 4 vrata, 5 sjedala

Dimenzije: 463 x 187 x 149 cm

Međuosovinski razmak: 278 cm

Prtljažnik: 380 L

Masa/nosivost: 1630/405 kg

Spremnik goriva: 67,5 l

Krug okretanja: 119 m

Gume: 215/50 R 17 (alu naplaci)

Najveća brzina: 220 km/h

Ubrzanje 0-100 km/h: 9,2 s

Potrošnja: grad 7,2/otvoreno 4,2/kombinirano 5,3 l/100 km

Potrošnja na testu: 6,9 litara

Cijena: 40.790 EUR

Testni model: 44.160 EUR

MOTORI I POGONI EURA

1.6 T3/150 KS - 31.300

1.6 T4/180 KS - 35.900

2.0 T/203 KS - 39.500

2.0 T5/240 KS - 41.700

3.0 T6/304 KS - 55.800

2.0 D3/163 KS - 36.500

2.4 D5/205 KS - 42.900

Serijska oprema

DSTC, EBA, zračni jastuci sprijeda i bočno, zračni zavjese, električno parkirna kočnica, prednji oslonac s pretincem, daljinski upravljano centralno zaključavanje, djeljiva stražnja klupa, automatska dvozonjska klima, kromirani okviri bočnih prozora, dekorativni umetci Shimmer Graphite, sustav za pomoć pri parkiranju, straga, senzor za kišu, kožno upravljačko s aluminijskim umetkom, sportski izgled instrumenata, 17" aluminijski naplatci 215/50 R17, limitator brzine

Dodatna oprema

Hifi audio sustav sa 8 zvučnika, AUX, USB, Bluetooth handsfree (550 eur); paket potpore vozaču (sustav za informiranje o mrtvom kutu i upozorenje na opasnost sudara s automatskim kočnicom (2260 eur); zimski paket, s grijanjem prednjih sjedala i pranje svjetala (380 eur).

Još fotografija

