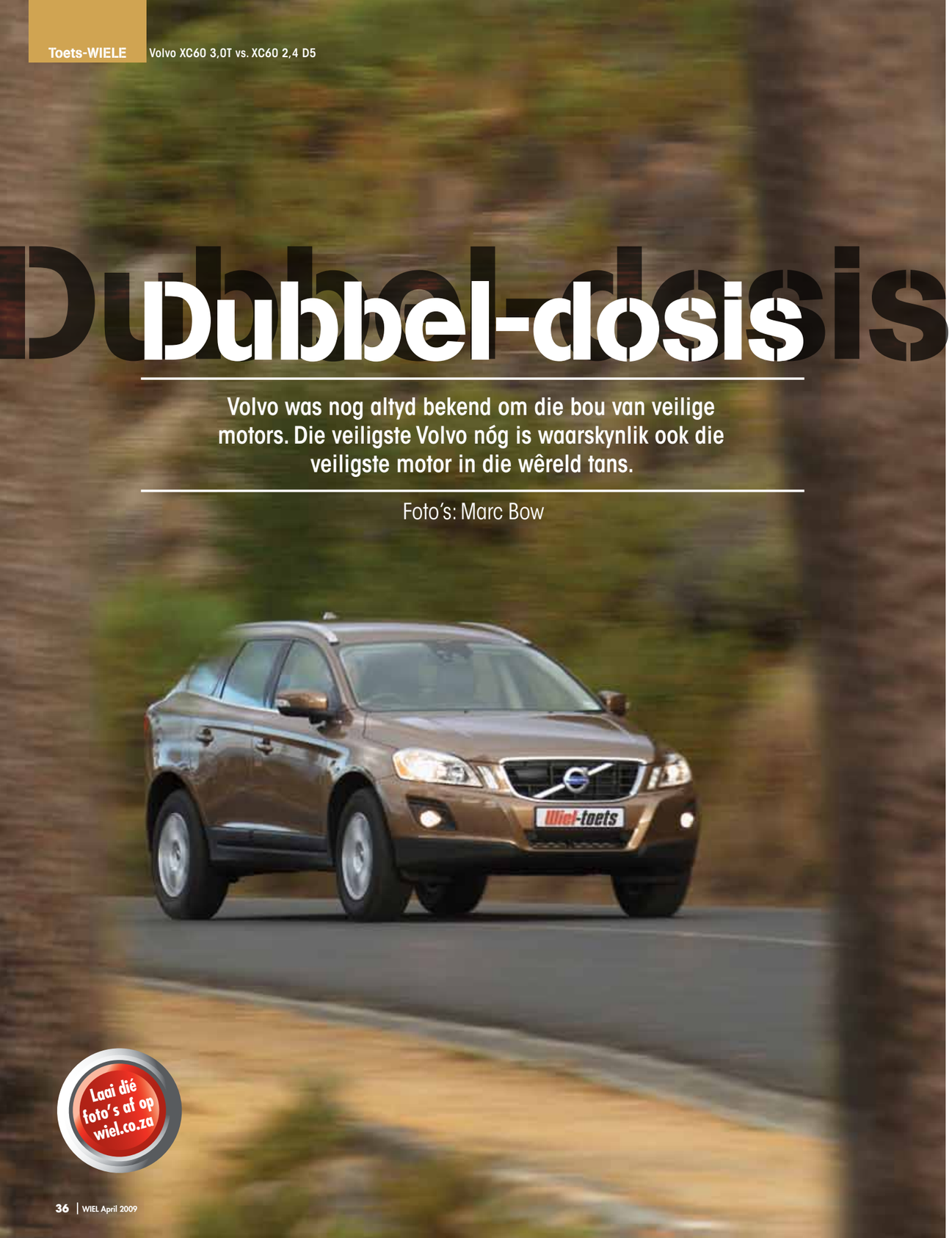
Dubbel-dosis

Volvo was nog altyd bekend om die bou van veilige motors. Die veiligste Volvo nóg is waarskynlik ook die veiligste motor in die wêreld tans.

Foto's: Marc Bow



Laai dié foto's af op wiel.co.za

Nóg voordat die volgende ronde EuroNCAP-botstoetse uitgevoer word, van vanjaar af met 'n nuwe graderingstelsel, word die XC60 nie-amptelik beskou as die veiligste motor tans in die wêreld.

Dis te danke aan die volle komplement innoverende nuwe veiligheidstelsels en die gebruik van 'n interessante kombinasie hoë-sterkte metale wat deur Volvo gepatenteer is om die veiligheidskas daar te stel en botskragte beter te versprei.

Die WIEL-span was dit eens dat hulle inderdaad werklik veilig gevoel het agter die wiel, dalk meer 'n sielkundige gevolg van die kennis van die ingeboude nuwe veiligheidstelsels.

Daarvan is City Safety die jongste en sekerlik die belangrikste, 'n standaard-kenmerk op alle XC60's wat ook na ander nuwe modelle uitgerol sal word. Volvo het dit ten doel dat van die 2015-modeljaar af geen persoon wat in 'n Volvo-motor in 'n botsing betrokke is, hoe gering of erg ook al, daarin gedood of self ernstig beseer moet word nie. Almal moet kan uitklim en wegstap.

Vandaar die versterkte rolkaste en veiligheidsel en byna ontelbare ingeboude veiligheidstelsels, soos gordels wat deurentyd gepriem bly. Volvo was eerste met die veiligheidskas (1944), gordels (1959), kopstutte (1968) en lugsakke (1987), die sy-impak botsstelsel SIPS (1991) en die sweepslag-beskermingstelsel WHIPS (1998). 'n Nuwe golf tegnologie bring togbeheer met afstandbeheer, allerlei rol- en stabiliteitsprogramme, flitsende remligte, gelamineerde vensterglas reg rondom, en die heel jongste een: City Safety en Driver Alert Control.

Hierdie stelsels monitor deurentyd padomstandighede voor die Volvo en waarsku vroegtyd van moontlike botsgevare sodat voorkomend opgetree kan word, en neem stuur en versnellerinsette in ag om te bepaal of die bestuurder

moeg (of besope?) is. Teen snelhede onder 30 km/h sal die motor vanself rem en dit tot stilstand bring as daar 'n botsgevaar ontstaan – sonder tussenkoms van die bestuurder...

Synde navorsing getoon het dat die meeste ongelukke in 'n stedelike omgewing teen kruip-snelhede plaasvind, en City Safety dié risiko grootliks uitskakel, gee versekeringsmaatskappye in Europa 'n afslag op versekering (Volvo is plaaslik besig met onderhandelings hieroor).

Dis egter wat jy nie sien nie, wat ook tel, soos die absorberende materiale aan die voorkant om voetganger-beserings te voorkom, en die laag-gemonteerde veiligheidsbalk in die voorste skort wat daar is om die veiligheidstelsels van kleiner motors te aktiveer.

Die XC60 kom aanvanklik met slegs een dryfstel-tipe, alwiel-aandrywing wat dryfkrag deur middel van 'n Haldex-koppeling versprei soos nodig om optimum traksie op teergebruik, grondpaaie of ander gladde oppervlakke te verseker (ons verneem 'n effe goedkoper voorwiel-gedrewe XC60 is in die pyplyn).

Gegewe sy bakafmetings – hoër as 'n XC70 en laer as 'n XC90, maar korter as albei – is dit in die mark as 'n SUV geposisioneer in 'n segment wat binnekort baie strawwe mededinging gaan bied.

Hoewel daar heelparty kompakte SUV's

BlitsGids	XC60 3,0T	XC60 2,4 D5
Enjintipe:	Gelid-6, turbopetrol	Gelid-5, turbodiesel
Verplasing:	2 953 cm³	2 400 cm³
Kragsyfers:	210 kW/400 Nm	136 kW/400 Nm
0-100 km/h:	7,81 sek.	10,15 sek.
Topsnelheid:	210 km/h*	200 km/h*
Verbruik:	11,9 ℓ/100 km*	8,3 ℓ/100 km*
CO_2-uitlate:	284 g/km*	219 g/km*
Basisprys:	R515 000	R481 500
Internet:	www.volvocars.co.za	

*Vervaardigerdata

In dieselfde prysklas: Audi A5 3,2 V6 FSI (R481 500); BMW Z4 3,0si Koepee (R483 300); Volvo S80 D5 (R495 500); Jaguar XF 3,0 (R499 000); Mercedes-Benz E 280 (R505 000); Cadillac STS (R519 630)

Met dieselfde bakstyl: BMW X3 xDrive30i Steptronic (R518 000); X3 xDrive25i Steptronic (R484 000); Land Rover Freelander 3,2 HSE outo (R442 000); Land Rover Freelander 2,2D HSE outo (R398 000); Mazda CX-7 2,3 outo (R387 000); Audi Q5 2,0T FSI S tronic (R460 500); Audi Q5 3,2 V6 S tronic (R515 000)

Standaard-kenmerke	Volvo XC60
Lugsakke	Voor/sykant/oorhoofs
Veiligheid	City Safety, SIPS, WHIPS, RSC, ROPS, ABS, BAS, EBD, DSTC, HDC
Verkoeling	Klimaatbeheer
Klankstelsel	Radio/CD/MP3/USB
Sentrale sluiting	Ja
Alarm/immob	Ja/ja
Togbebeer	Ja
Stuur-verstelling	Hoogte/diepte
Sitplekverstelling	Elektries
Bekleding	Leer
Aantal sitplekke	5
Misligte	Voor/agter
Sondak	Nee
Sensors	Veërs/remme
Parkeerhulp	Agter (3,0T)
Ligte	Xenon (3,0T)/Halogeen (D5)
Isofix-hegpunte	Ja, plus bolster-kussings
Elektriese hulp	Vensters/spieëls

Volvo was eerste met die veiligheidskas (1944), gordels (1959), kopstutte (1968) en lugsakke (1987), die sy-impak botsstelsel SIPS (1991) en die sweepslag-beskermingstelsel WHIPS (1998)

Toetsnotas

TS: Volvo het ’n probleem op hand. Die XC60 is ruim genoeg, vinnig genoeg, mooi genoeg en (om redes van status) groot genoeg – als kenmerke waaroor die XC90 óók beskik, maar in laasgenoemde se geval vir veel meer geld. Dit gaan beslis verkope by die groter model steel. Met hierdie tweede kennismaking het die diesel my ook heelwat meer beïndruk (hoewel dit steeds lawaaierig is), en is dus die beter keuse as die dorstiger turbopetrol. Maar Audi het pas die Q5 bekend gestel, Land Rover se uitstekende Freelander is beter geprys en die volgende BMW X3 is om die draai. Wees geduldig, bestuur eers al die mededingers en neem dán ’n ingeligte besluit.

SP: Danksy indrukwekkende teenwoordigheid en Sweedse styl is die XC60 ’n interessante alternatief tot veel duurder volgrootte teerpad-SUV’s, al is dit self nie goedkoop nie. Volvo se gemaklike sitplekke, die ontwerp van die voorpaneel en die goeie rit op standaard 17 duim-wiele is hoogtepunte. Fieterjasies wat Volvo gebruik om hul produkte te differensieer, soos BLIS, City Safety en waarskuwing van laan-afwyking is onnodig en soms irriterend.

Wat kan beter?

- Sagter afwerking laer af op die voorpaneel.
- Vervang die antieke D5-enjin met die nuwer weergawe soos reeds in Europa bekend gestel.

Toetse uitgevoer met

TOTAL

You know where to turn

SPESIFIKASIES	Volvo XC60 3,0T	Volvo XC60 2,4 D5
	ENJIN	**ENJIN**
Silinders	Gelid-6, dwarsgemonteer	Gelid-5, dwarsgemonteer
Brandstoftoevoer	Elektroniese petrol-inspuiting, turbo, tussenkoeler	Deeltoevoer direkte diesel-inspuiting, turbo, tussenkoeler
Boor x slag	82 mm x 93,2 mm	81 mm x 93,15 mm
Verplasingsinhoud	2 953 cm³	2 400 cm³
Drukverhouding	9,3 : 1	17,3 : 1
Klepgang	DBNA, 4 kleppe per silinder	DBNA, 4 kleppe per silinder
	VERRIGTING	**VERRIGTING**
Maks. drywing ISO (kW)	210 kW @ 5 600 r/min	136 kW @ 4 000 r/min
Maks. wringkrag (Nm)	400 Nm @ 1 500 r/min	400 Nm @ 2 000 r/min
	RATKAS	**RATKAS**
Ratte vorentoe	Sesgang outo met tikrat-opsie	Sesgang outo met tikrat-opsie
1ste rat	4,15 : 1	4,15 : 1
2de rat	2,37 : 1	2,37 : 1
3de rat	1,56 : 1	1,55 : 1
4de rat	1,16 : 1	1,16 : 1
5de rat	0,86 : 1	0,86 : 1
Trurat	0,69 : 1	0,69 : 1
Finale aandrywing	3,39 : 1	3,39 : 1
Dryfwiele	3,75 : 1	3,75 : 1
Hulpmiddels	Permanente vierwielaandrywing, stabiliteits- en vastrap-beheer met heuwelhulp	Permanente vierwielaandrywing, stabiliteits- en vastrap-beheer met heuwelhulp
	WIELE EN BANDE	**WIELE EN BANDE**
Padwiele	7J x 18” allooi	7J x 17” allooi
Handelsmerk	Pirelli Pzero Rosso	Continental CrossContact
Bandgrootte	235/60 R18 103V	235/65 R17 104V
Noodwiel	Ruimtespaarder	Ruimtespaarder
	REMME	**REMME**
Voor	328 mm x 30 mm geventileerde skywe	328 mm x 30 mm geventileerde skywe
Agter:	302 mm x 22 mm geventileerde skywe	302 mm x 22 mm geventileerde skywe
Veiligheidstelsels	Sluitweerremme met elektroniese remkragverspreiding en remhulp	Sluitweerremme met elektroniese remkragverspreiding en remhulp
	STUUR	**STUUR**
Tipe	Tandstang en kleinrat met hidrouliese kraghulp	Tandstang en kleinrat met hidrouliese kraghulp
Kant tot kant	2,9	2,9
Draaisirkel	11,9 m	11,9 m
	VEERSTELSEL	**VEERSTELSEL**
Voor	MacPherson-stutte, teenkantelstaaf	MacPherson-stutte, teenkantelstaaf
Agter	Veelskakel, krulvere, teenkantelstaaf	Veelskakel, krulvere, teenkantelstaaf
	VERPLASINGSINHOUD	**VERPLASINGSINHOUD**
Sitplekke	5	5
Brandstoftenk	70	70
Bagasieruim	368 – 1 388 dm³	368 – 1 388 dm³
	WAARBORG EN DIENSINTERVALLE	**WAARBORG EN DIENSINTERVALLE**
	5 jaar/100 000 km-waarborg	5 jaar/100 000 km-waarborg
	5 jaar/100 000 km-onderhoudsplan	5 jaar/100 000 km-onderhoudsplan
	Dienste (km): 20 000	Dienste (km): 15 000

beskikbaar is (CR-V, Tiguan, RAV4, Captiva en dies meer), is mededingers in die segment vir premium-motors yler bevolk, en hier moet die XC60 sy man kan staan teen die Land Rover Freelander, BMW X3, Audi Q5 en binnekort ook die Mercedes GLK. Hy kom selfs met skaflike grondvryhoogte (230 mm, vergeleke met die Freelander se 220 mm en die CR-V se 185 mm).

Gemeet aan hierdie motors kom die XC60, veral in 3,0T gewaad, aan die duur kant voor, maar let op na die toerustingvlak wat insluit die omvattende elektroniese veiligheidstelsels soos DSTC, Hill Descent Control (HDC), al wat moontlike sensor is, xenon-ligte, parkeerhulp agter, togbeheer, elektriese sitplekke en premium klankstelsel. Rus enige van die Duitsers tot hierdie spesifikasievlak toe, en hul pryse lyk glad nie meer so aantreklik nie.

Volvo se uitgangspunt skyn egter te wees dat hul motors so omvattend moontlik toegerus moet wees, met weinig opsies beskikbaar.

Daar is baie pluspunte – ’n veelsydige sitplekstelsel wat in enige groepering gevou kan word, ’n sluitbare ondervloerse stoorkas in die bagasieruim vir kosbaarhede, die gebruiklike ergonomiese sitplekke, ’n ruimer kajuit as wat die bakafmetings jou wil laat glo (en in alle rigtings nie veel kleiner as die aansienlik duurder XC90 is nie), en aandag aan detail om enige reis so aangenaam as moontlik te maak – USB-sokke, ’n ventilasiestelsel wat die lug in die motor begin hersirkuleer die oomblik wat die motor van ’n afstand ontsluit word, en boonop alle lug van buite eers filtreer voordat dit as geskik vir gebruik in die kajuit verklaar word...

Bekendstelling van die XC60-reeks het afgeskop met drie weergawes wat beskikbaar is in die vorm van twee 2,4 liter, gelid-vyfsilinder D5-modelle met sesgang hand- of Geartronic-ratkaste, en een volledig-toegeruste 3,0T met gelid-ses petrolenjin. ’n Opsionele Elite-pakket met verskeie items teen ongeveer R16 000, waaronder parkeerhulp en xenon-ligte, is beskikbaar om die D5 se afwerkingsvlak te lig tot dié van die 3,0T.

Dinamika van die D5-enjin het ons egter teleurgestel. Ratwisseling van die outokas is soms traag en die enjin neem ’n wyle om op insette te reageer, soveel so dat die bestuurder ’n voorsienende bestuurstyl moet inspan. Krag is daar genoeg (die 400 Nm is identies op die D5 en 3,0T), maar die uitvoering daarvan verskil aansienlik. Die enjin is ook raserig, met sy

Die aksie van die stuurwiel-spriete gee nie ’n gevoel van gehalte nie. Kontroles op die wiel self is eenvoudig om te gebruik.

enigste werklike pluspunt ’n goeie verbruiksyfer.

’n Nuwegeslag D5 maak binnekort sy debuut in die Volvo S80, maar sal nie voor vroeg in 2010 in Suid-Afrikaanse XC60’s beskikbaar wees nie.

Die CVVT 3,0T geval dus aansienlik meer. Hy’s stiller, gladder en ratser, maar daar is ’n verbruikpremie om te betaal, en hierdie model kom ook met die mees omvattende toerusting-vlak – gevolglik is hierdie die model van keuse, sy R33 500 hoër koopprys ten spyt.

Hantering is padvas en neutraal – met soveel elektroniese inmenging, waarvan die bestuurder grotendeels onbewus is, kan dit ook nie anders nie, en om enigsins te wil fout vind daarmee sou moontlik vitterig wees.

Gevolgtrekking

Die XC60 lui vir Volvo ’n heel nuwe era in, met onder meer ’n belangrike herposisionering wat die handelsmerk se beeld betref – een meer gerig op tegno- en jeugdigheid om gevolglik meer by persoonlikheid as ouderdom aanklank te vind.

Die XC60 sluit dus perfek aan by die kruis-konsep deur ietsie van alles te bied – stasiewa, veldvoertuig, en ’n stewige dosis weelde en gerief. ■

TOETS-UITSLAE	Volvo XC60 3,0T	Volvo XC60 2,4 D5
	SNELHEID (km/h)	**SNELHEID** (km/h)
Maksimum	213 @ 4 074 r/min	200 @ 3 835 r/min
Toerelimiet	6 500 r/min	5 000 r/min
Snelheidsmeter	60 80 100 120	60 80 100 120
Ware snelheid	61 80 100 121	61 82 102 122
	VERSNELLING (sekondes)	**VERSNELLING** (sekondes)
0-40	2,34	2,68
0-60	3,84	4,49
0-80	5,71	7,09
0-100	7,81	10,15
0-120	10,77	14,47
0-140	14,21	20,06
1 km naellopie	28,41	31,68
Eindsnelheid	188,2 km/h	165,4 km/h
	VERBYSTEEK-VERSNELLING (sekondes)	**VERBYSTEEK-VERSNELLING** (sekondes)
	Outo	Outo
40-60	1,64	1,90
60-80	1,89	2,60
80-100	2,12	3,08
100-120	2,82	4,37
120-140	3,16	5,60
	VERBRUIK	**VERBRUIK**
Stad	17,1 ℓ/100 km	10,9 ℓ/100 km
Hoofweg	8,9 ℓ/100 km	6,8 ℓ/100 km
Gekombineerd	11,9 ℓ/100 km	8,3 ℓ/100 km
Geskatte reikafstand	490 km	702 km
CO_2-uitlating	284 g/km	219 g/km
	REMTOETSE	**REMTOETSE**
100-0 (sek.)	2,85/3,16 (beste/swakste)	2,83/3,21 (beste/swakste)
Gemiddeld van 10	2,99/goed	3,06/goed
	(Gemeet in sek. van ’n werklike snelheid tot stilstand met intervalle van 30 sekondes op ’n goeie teeroppervlak)	(Gemeet in sek. van ’n werklike snelheid tot stilstand met intervalle van 30 sekondes op ’n goeie teeroppervlak)
	GERAASVLAKKE (dBA)	**GERAASVLAKKE** (dBA)
Luier	38	42
60 km/h	56	54
120 km/h	64	66
	VERRIGTINGSFAKTORE	**VERRIGTINGSFAKTORE**
Drywing/massa (W/kg)	113	72
Drywing/liter (kW/liter)	71	57
Wringkrag/liter (Nm/liter)	135	167
Vooroppervlak (m²)	3,24	3,24
Sleurkoëffisiënt (C_d)	0,35	0,35
Massa soos getoets (kg)	1 855	1 882
Verspreiding voor/agter (%)	57/43	59/41
	(Bereken volgens “massa soos getoets”, bruto vooroppervlak, ratverhoudings en ISO kragleweringsyfers)	(Bereken volgens “massa soos getoets”, bruto vooroppervlak, ratverhoudings en ISO kragleweringsyfers)
	TOETSOMSTANDIGHEDE	**TOETSOMSTANDIGHEDE**
Hoogte	Seevlak	Seevlak
Weer	Helder, warm, ligte bries	Helder, warm, ligte bries
Odolesing	3160 km	1280 km
	16/20	15/20