



# CHCEM A MÔŽEM

**VOLVO XC60** MA S POHONOM T8 TWIN ENGINE DOSLOVA OČARILO. OČARÍ AJ S DIESELOVÝM AGREGÁTOM D5? **Text:** Peter Varga, **foto:** autor

**K**ed' testujem prémiové auto, akým rozhodne je Volvo XC60, tak od neho požadujem prioritne dve veci. V prvom rade, aby som z auta cítil prémiovosť. A teraz nemyslím na výbavu, materiály a dekory, ale na celkový pocit, ktorý determinujú tuhosť karosérie a kvalita podvozka. Karoséria je tuhá a to aj s panoramatickou otváracou strechou, podvozok zabezpečuje vynikajúce jazdné vlastnosti. XC60-ka nie je zúrivo nedotáčavá, nemá príliš silnú tendenciu k pretáčavosti, dokonca ju nerozhádza ani „hupák“ v apexe. Trochu však zamrzí, že riadenie je nekomunikatívne. Adekvátne prémiovej triede tlmí aj väčšinu nerovností, no výpad kolies pri väčších nerovnostiach zabolí. Testovaný model mal vzduchový podvozok s možnosťou zmeny tuhosti a svetlej výšky karosérie. V komfortnom režime bol príjemne plavný, nie však nestabilný.

## Iba štyri

V druhom rade očakávam od prémiového auta, aby malo adekvátny motor. Chcem, aby ma motor neotravoval hlukom. Aspoň nie vtedy, ak nejde o nejaký športový model prémiovej značky. Chcem, aby som „to“ dokázal odpichnúť z križovatky rýchlejšie ako bežní motoristi. Chcem, aby som vedel predbiehať... Jednoducho chcem, aby som sa cítil ako niekto, kto je „viac“. Chcem sa cítiť

## 99 Aj v čase ekologizácie je cítiť 235 koníkov.

prémiovo. Volvo ide na vec štyrmi valcami. Viac vám jednoducho nedá. Namiesto ďalších valcov vám ponúkne podporu turbodúchadla (T6), kompresora a turbodúchadla (T6) alebo kombinácie

## STRUČNE

**Čo treba uznať**  
Promptné reakcie motora na plyn.

**Čo nám chýbalo**  
Radiace páčky pod volantom.

**Čo nás prekvapilo**  
Hladké radenie aj v dynamickom režime.

turbodúchadla, kompresora a dvoch elektromotorov v podobe plug-in hybridnej technológie (T8 Twin Engine). Dnes tu máme dieselovú XC60-ku, ktorá vám namiesto ďalších valcov ponúkne dvojstupňové preplňovanie (D4) alebo dvojstupňové preplňovanie doplnené o systém PowerPulse (D5). Práve agregát D5 pracuje pod kapotou testovanej XC60-ky. Nie je hlučný a skutočnosť, že má iba štyri valce, účinne maskuje, ale viac valcov by znamenalo vyššiu kultúru chodu. S tým pocitom, ktorý som mal pri verzii T8 Twin Engine, sa ani nedá porovnať. Avšak, v konečnom dôsledku, aj keby bol ten motor ešte raz taký hlučný, ani to by mi nevadilo, pretože ho spoľahlivo prehlúši fantastická audiosústava Bowers & Wilkins.

## Sila zo zásobníka

Motor D5 má veľmi slubných 173 kW (235 k), resp. 480 Nm.



Galéria ďalších fotografií na [www.automagazin.sk](http://www.automagazin.sk)



01



02

dvojstupňové preplňovanie. V nízkych otáčkach zaberá malé turbodúchadlo s malým oneskorením a postupne sa pridáva väčšie. Ibaže Volvo šlo ešte o krok ďalej. Na to, aby úplne odstránilo turbodieru, použilo akýsi tlakový zásobník výfukových plynov, ktorý sa plní pri bežnej jazde, keď je ich prebytok. Keď vodič prudšie a hlbšie zatlačí plynový pedál, elektronika okamžite otvorí ventil, stlačené plyny zo zásobníka rýchlo prúdia na turbínu a roztočia ju ešte skôr, než by k nej dorazili výfukové plyny s dostatočnou energiou priamo z valcov motora. Reakcie motora sú vskutku výborné. Za plynom sa zbiera už po prvom kontakte vašej pravej nohy s ním a výkon rastie až za 4 500 ot.min<sup>-1</sup>. Bombónikom v čase ekologizácie je, že tých 235 koníkov skutočne cítiť (obzvlášť v dynamickom režime) a ešte viac cítiť 480 Nm. PowerPulse však funguje iba pri nízkych otáčkach. Motor spolupracuje s osemstupňovým automatom, ktorý ho však podtáča, a ten sa pod hranicu zhruba 1 500 ot.min<sup>-1</sup> necíti dobre. Samozrejmosťou je možnosť manuálneho radenia,

Na štvorvalcový dvojliter hotová fantázia. Bez preplňovania by to, samozrejme, nešlo. Problémom turbodúchadlom preplňovaných motorov je však oneskorená reakcia na plyn – tzv. turbodiera. Turbo totiž zaberie až vtedy, keď výfukové plyny dosiahnu určitú energiu, resp. rýchlosť. Čím vyšší výkon chceme, tým väčšie musí byť turbodúchadlo a čím je ono väčšie, tým je väčšia turbodiera. Preto využívajú automobilky

avšak iba samotným voličom po jeho presunutí doľava. Páčky pod volantom vám Volvo XC60 neponúkne. Prevodovka reaguje na povely rýchlo, ale konce dráh sú katastrofálne definované. Vôbec netušíte, či ste páku posunuli na doraz a preradili alebo nie. Osobne mám rád, keď prevodovka pri radení nahor pod plynom „kopne“. Vo Volve si však aj v dynamickom režime zachováva orientáciu na komfort. Samotná prevodovka je odstupňovaná adekvátne veľkému krútiacemu momentu – v rýchlosti 130 km/h točí motor na ôsmy prevodový stupeň iba mierne cez 2 000 ot.min<sup>-1</sup>. Takže aj vo vysokej rýchlosti je tichý a ide ladne, ako sa na prémiové auto patrí. ■

**01** Samostatne nastaviteľnú klímu majú aj pasažieri vzadu.

**02** Nechýba voľba jazdných režimov, v dynamickom je motor cítelne živší.

**03** Pneumatický podvozok umožňuje meniť svetlú výšku auta.

**04** Interiér, obzvlášť v dvojfarebnej verzii, pôsobí fantasticky.



03



04

### Volvo XC60 D5 AWD Inscription

**Cena a záruka:**  
základ/test 45 300/79 970 €  
3 roky alebo 96 000 km

**Motor:** 2x preplňovaný vznetový R4/16V, zdvihový objem valcov 1 969 cm<sup>3</sup>, max. výkon 173 kW (235 k) pri 4 000 ot.min<sup>-1</sup>, max. krútiaci moment 480 Nm pri 1 750 – 2 250 ot.min<sup>-1</sup>. Emisie CO<sub>2</sub> 144 g/km.

**Jazdné výkony, spotreba:**  
0 – 100 km/h za 7,2 s,  
V<sub>max</sub>=220 km/h, spotreba výrobca/test 5,5/7,3 l/100 km.

