

TEST / Volvo XC40 D4 AWD

DROBEC? ANI ZĎALEKA!

Volvo XC40 sme preberali v čase, keď sa Švédi opäť stali majstrami sveta v hokeji. Kompaktné SUV od severanov s dvojlitrovým naftovým motorom, automatom a pohonom všetkých kolies sa tak ukazovalo ako majstrovská ponuka.

RÝCHLY PREHĽAD

Volvo XC40

Vstup švédskej značky do segmentu kompaktných SUV.

- €** Základ od 30 000 €, D4 AWD v teste 55 710 €.
- H** Okrem testovaného odporúčame aj verziu D3 od 32 800 €.
- +** Kompaktné SUV, ktoré zvládne úlohu prvého auta v rodine.
- ↔** Audi Q3, BMW X1, Lexus NX, Range Rover Evoque.



Keby len majstrovská, ale s dvojfarebným lakovaním aj dostatočne sebavedomá. Dizajnéri si dali na farebnej súhre záležať. Biela kontrastovala s červenou aj na vonkajších spätných zrkadlách či na diskoch kolies. Pre oko celkom zaujímavá hra. A sebavedomie? To z auta vyžarovalo každým kúskom. Rozhodný postoj na vozovke, dominantná maska chladiča s netradičným preláčením smerom dovnútra, miestami až kolmé línie. Toto auto si na parkovisku aj na ceste zaručene všimnete.

TRIEDY SA MIEŠAJÚ

Císelné označenie XC40 evokuje, že by malo ísť o malé a kompaktné SUV. Čiže niečo, čo by ste si zaobstarali do rodiny ako druhé auto na cesty po meste. Ak by ste sa obmedzili iba na takého vnímanie, urobili by ste chybu. Napriek tomu je to ešte stále veľkosť, s ktorou sa vám bude dobre parkovať aj v našich mestách. Ponúka toľko vnútorného priestoru, až máme pocit, že tak vzdušne sme sa necitili ani v predchádzajúcej generácii XC60. A to je, minimálne označením, o triedu väčšie

auto. Základná cena aktuálnej verzie XC60 je oproti XC40 takmer o 11 000 eur vyššia, takže aj toto nahráva pre XC40. Ak ste doteraz jazdili na predchádzajúcej XC60 a zvažujete výmenu, pričom chcete niečo podobne kompaktné a obratné, s pokojným svedomím odporúčame práve XC40. K absolútnej dokonalosti chybali iba dve drobnosti. Pre viac miesta nad hlavou by sme sa pokojne zrieckli strešného okna a pedálová skupina sa nám zdala prekvapivo blízko pri sedadlach. Inak by sme sedeniu za volantom fažko niečo vytýkali.

Švédi rozmiestnili všetky ovládače tak, aby ste ich mali poruke. Dovolíme si tvrdiť, že azda neexistuje výrobca, ktorý by mal páčky smeroviek a stieračov tak veľmi blízko.

Batožinový priestor? Okrem variability so sklápaním sedadiel do roviny poteší aj ďalšou drobnosťou. Pod podlahou nájdete dodatočný odkladací priestor. A podlahu môžete zložiť, aby vytvorila deliacu stenu. Vďaka nej sa náklad nerozskotúla po celom priestore. Pri tom vzniknú dva háčiky na tašky. V tvorbe praktických detailov sa Švédi vyžívajú. Aj my v ich objavovaní.

DOTÝKAJTE SA, PROSÍM

Zvyšok ovládania už Volvo prenecháva dotykom. Všetko dôležité nastavíte cez dotykovú obrazovku. Fyzických tlačidiel je viac na volante než na stredovej konzole. Uznávame, Volvo sa snaží ovládanie cez obrazovku urobiť čo najprehľadnejšie, no stále si to vyžaduje odtrhnúť zrak od vozovky a pozrieť sa, čo stláčate. V XC40 sa o zvukový zážitok staral systém Harman Kardon s výkonom 600 W. Aj keď v násteniach nemal zvuk koncertnej sály švédskej filharmónie, priestorové ozvučen-

nie ho veľmi dobre zastúpilo. Dotyková obrazovka zbožňuje zachytávať odtlačky. Aby ste sa necítili ako v školiacom stredisku výzvodných služieb, pribaliilo Volvo do výbavy aj handričku na jej utieranie. Drobnosť, ale aspoň viete, že o tom vedia a myslia na vás.

TICHÉ POHODLIE

Nie, že by bol dvojliter od Volva býval hlučný či vibroval, no to, čo sa podarilo konštruktérom teraz, si zaslúži pochvalu. Utlmenie zvuku a vibrácií je majstrov-



Poriadok na palube XC40 sprevádza minimum klasických ovládacích prvkov, informácie zobrazuje najmä veľký displej v strede vozidla



Digitálnu prístrojovú dosku XC40 s vysokým rozlíšením si nastavíte podľa aktuálnych potrieb, navigačná mapa je veľmi dobre prehľadná



Stredový dotykový displej je hlavným komunikáčnym prvkom s vozidlom, cez výduchy prúdi dostatok vzduchu, aby sa vám, napríklad, neroztopili žuvačky



Minimalistickým voľicom vľadnete nad automaitkou prevodovkou, ľahšej voľbe by pomohla poistka a priame posúvanie medzi polohami D a R



Čisto spracované tvary zadnej časti opticky vozidlo rozširujú, plastové časti zmierňujú následky kolízií



Na zadných sedadlách si s bežnou výškou ani neuvedomíte, že sedíte v kompaktnom SUV



Rovná podlaha skrýva viacer bystrých riešení na uľahčenie prepravy nákladu vrátane vytvorenia vešiakov



Naftový motor ponúka slušný výkon a pritom je taký kultivovaný, že na palube oňom neviete

ské, pri jazde ho takmer nepočujete. Keď sme pri jazde – vtedy nepočujete takmer nič. Ešte aj vietor svišť okolo auta, akoby si ho ani nevšímal. Rovnakou ani podvozok nerovnosti. Na jemné komfortné poohupovanie auta si rýchlo zvyknete. Najmä keď na zvlodených a klukatých cestách pocítíte istotu podvozka a zrazu si pri pohľade na kompletne digitálnu prístrojovú dosku uvedomíte, že idete citelne rýchlejšie než zvyčajne.

K bezpečnosti, výkladnej skrini Volva, patrí aj množstvo asistenčných systémov, s ktorými sa rýchlo zblížite. Nás obľúbený radarový tempomat pracoval velmi citlivovo. Taktiež jeho brzdenie za pomalším vozidlom sme si takmer nevšímali.

Motoru vo vyšších otáčkach v kopcoch dochádza dych, no v niž-

ších ponúka veľmi dobrý ťah. Viac si ho teda užijete na klukatých cestách Záhoria než pri predbiehaní hore Pezinskou Babou. Automat radí hladko a bez zaváhania. Prekvapilo nás iba, že pri radení zo spiatočky na jazdu dopredu sme museli dvakrát pohnúť voličom. Konkurencia to rieši jednoduchšie. Poistkou a jedným tahom.

Inak je auto veľmi pohodlné a príjemné. K tomu si pridajte spotrebú, ktorá sa nám pohybovala okolo 7 l/100 km, a pochopíte, prečo Volvo XC40 získalo medzi kompaktnými SUV titul Auto roka a zvíťazilo v európskej ankete Auto roka. A to je niečo, čo môže pokojne konkurovať aj titulu svetových šampiónov v hokeji.

Text: Martin Šebesta
Foto: Tomáš Kelement

TECHNICKÉ ÚDAJE

VOLVO XC40 D4 AWD

Motor	preplň. naftový R4, 1 969 cm ³
Výkon	140 kW (190 k) pri 4 250 ot./min.
Krútiaci moment	400 Nm pri 1 750 ot./min.
Pohon a podvozok:	8-st. automatická prevodovka, aktiv. pohon všetkých kolies, vpred McPherson, vzadu multilink. Brzdy kotúčové, vpred s vnútorným chladením. Pneu. 235/50 R19.
Batožinový priestor	460/1 336 dm ³
Rozmery:	4 425 × 1 863 × 1 652 mm, rázvor 2 702 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1 698/2 250 kg, objem nádrže 54 l.
Najvyššia rýchlosť	210 km/h
Zrýchlenie 0 - 100 km/h	7,9 s
Spotreba	5,0/- l/100 km
Emisie CO₂	133 g/km
Cena/testované auto	30 000/55 710 €
Konkurenti:	Lexus NX, Range Rover Evoque, BMW X1
auto motor & sport	HODNOTENIE
+ Vnútorný priestor, bezpečnostné systémy, dômyselné riešenia.	9
- Ovládanie iba cez obrazovku, spôsob ovládania automatickej prevodovky.	9
Komfort	9
Interiér	8
Cena/výbava	8