

Volvo XC60 - Pierwsza jazda

Autor: Wojciech Sierpowski

Volvo w szybkim tempie odnawia swoją grę, wyposażając kolejne modele w najnowsze zespoły mechaniczne i systemy elektroniczne. Tym razem wsiedliśmy do średniej wielkości crossovera XC60, który wkrótce zastąpi na rynku dotychczasowe auto o tym samym symbolu. W porównaniu z nim ma minimalnie obniżone zawieszenie, niżej poprowadzoną linię dachu i twarz upodobnioną do większego XC90.

Jeśli ten ostatni wydawał się komuś za duży i za ciężki, to w XC60 będzie pod dobrym adresem. Dzięki mniejszej masie i bardziej kompaktowym rozmiarom nowy model jest bardziej zwinny i łatwiejszy w prowadzeniu – zwłaszcza w mieście. Dyskretna ewolucja designu nie wywołuje szoku, ale efekt jest dobry, bo auto nie poraża swoim wyglądem, wydaje się solidne, muskularne i zapewne okaże się ponadczasowo atrakcyjne. Autorem tego designu jest niemiecki stylistka Thomas Ingenlath, który ma 20-letnie doświadczenie w VW, Audi i Skodzie. Siła rzeczy ma we krwi stonowany styl. Tak się składa, że jest on zbliżony z założeniami typowo skandynawskiego designu.

Podczas prezentacji mieliśmy do dyspozycji dwie wersje silnikowe – D5, a więc 235-konnego turbodiesla i benzynowe T6 o mocy 320 KM. Obie wyposażono w 8-biegowy automat, w napęd AWD i w ciekawe rozwiązania mające zapewnić dobrą dynamikę. W silniku benzynowym zastosowano kompresor i turbo. Do ok 3,5 tys. obrotów doładowanie zapewniają obie sprężarki, a powyżej nich działa tylko turbo. Z kolei w dieslu w celu uzyskania spontanicznej reakcji na wciśnięcie pedału gazu zastosowano rozwiązanie nazwane PowerPulse. Jego działanie polega na pneumatycznym rozpędzaniu wirnika turbo powietrzem ze specjalnej butli ciśnieniowej. W praktyce daje to natychmiastową reakcję auta, w ten sposób skracając czas np. wyprzedzania. Nie dało się ukryć, że turbodiesel funkcjonuje bardziej płynnie i jest gotowy do akcji nawet przy małych obrotach, a powyżej nich zaskakuje elastycznością. Krótko mówiąc jeździ się nim przyjemniej, zwłaszcza, że został rewelacyjnie wyciszony.

Tego samego dnia z telewizji dowiedzieliśmy się, że Volvo nie będzie dalej rozwijało jednostek wysokoprężnych. Szkoda, bo osiągnęło perfekcję w tym zakresie. Pod względem szeroko pojętego komfortu XC60 może służyć za wzorzec i to mimo niskoprofilowego ogumienia (seria 45). Auta testowe wyposażone były w zestaw naprawczy, miejmy nadzieję, że na nasz rynek trafią z kołami dojazdowymi. A w ogóle to u nas lepiej nie wybierać kół o tak niskim profilu. Opracowanie nowego modelu jak zwykle dla Volvo stało się okazją do wykorzystania najnowszych zdobyczy technicznych związanych z bezpieczeństwem. Lista jest długa i z pewnością każdy nabywca powinien nie tylko poznać nowe możliwości, ale również przetestować je pod okiem instruktora – czyli nauczyć się jazdy tak nowoczesnym samochodem. Część osób doskonale gubi się w gąszczu systemów elektronicznych i wcale nie jest to zabawne, bo bezgraniczne poleganie na nich potrafi obrócić się w niebezpieczeństwo.

A propos bezpieczeństwa, nie przekonują mnie dwie rzeczy w XC60; ukształtowanie deski rozdzielczej z dość ostrą krawędzią wystającą przed pasażerem, oraz sterzące metalowe zaczepy w miejscu gdzie pasażer trzyma stopy. Pewnie jestem przeczulony na tym punkcie, wszak nie ma drugiej tak doświadczonej pod względem bezpieczeństwa firmy samochodowej jak Volvo.

Wracając do gamy silnikowej, znajdują się w niej również inne jednostki – w tym w modelu T8 topowa o mocy 407 KM, hybrydowa, z możliwością ładowania akumulatorów z zewnątrz i pokonywania kilkudziesięciu km wyłącznie o napędzie elektrycznym. Generalnie gama silników imponuje mocami poszczególnych wersji, ale tak naprawdę napęd i hamulce nie mają łatwego zadania, bo masa własna 1,8-2,1 tony to nie waga piórkowa.

Wojciech Sierpowski

Galeria zdjęć