

Volvo XC40 - Pierwsza jazda

Autor: Wojciech Sierpowski

Modelem XC40 Volvo robi ukłon w stronę osób zainteresowanych SUV-em bardziej kompaktowym niż XC60 i XC90, czyli tej wielkości co Audi Q3, BMW X1, Jeep Compass, Range Rover Evoque, a wymieniając marki popularne: Peugeot 3008, Ford Kuga i VW Tiguan. Klientami najprawdopodobniej będą ci, których stać na więcej, ale jeżdżąc głównie po mieście nie chcą zbyt dużego i ciężkiego samochodu. Zapewne pojawią się też nabywcy, którzy dzięki niższej cenie (od 127 tys zł) wreszcie będą mogli sobie pozwolić na nowego SUV-a tej marki.

Tak czy inaczej, należy się spodziewać sporego zainteresowania offroadowo wyglądającą XC40-ką – również ze strony młodszych nabywców. Właśnie z myślą o nich i licznej grupie osób aktywnie spędzających czas Szwedzi zdecydowali się na nieco inny niż zwykle design. Bardziej zadziorny wygląd o wyraźnie poprowadzonych liniach zaproponował stylistą Robin Page odpowiedzialny za ten model. Szereg motywów jest zupełnie nowych, ale najważniejsze detale nadwozia choćby takie jak np. światła podążają utartym szlakiem, więc XC40 jest natychmiast rozpoznawalne jako Volvo. Jedynym kontrowersyjnym motywem jest dość brutalne przełamanie do góry linii pasa, przez co powstały bardzo grube tylne słupki. Trzeba się będzie do nich przyzwyczaić. Ogólnie model ten powstał na nowej płycie podłogowej CMA (Compact Modular Architecture). Z zewnątrz jest znacząco mniejszy od XC60, a tym bardziej od XC90. To się odczuwa wjeżdżając do garażu, parkując, jak również, gdy z tyłu chcą usiąść trzy osoby. Z tyłu nadmiaru miejsca nie ma, ale jak już się usadowimy, da się podróżować, pod warunkiem, że kierowca nie rozepcze się za kierownicą. W każdym razie pomiary producenta wskazały największą ilość miejsca we wnętrzu, w porównaniu z bezpośrednimi konkurentami. Faktem jest, że mimo wielkich kół (a co za tym idzie ich wnęk), kierowca nie odczuwa by lewa wnęka mu przeszkadzała zmuszając do lekkiego podkurczania nogi. Wnętrze nie wydaje mi się zdecydowanie szwedzkie, ale pomarańczowa wykładzina podłogi i wnęk w drzwiach nieźle zaskakuje osobę wsiadającą do tego auta.

Wybierając się na pierwsze jazdy, liczyłem na dostępność bazowej wersji T3 czyli z 3-cylindrowym silnikiem 1.5-150 KM, tymczasem do dyspozycji mieliśmy dwie najmocniejsze wersje silnikowe T5-245 KM oraz D4-190 KM. Obie łączone były z przekładnią automatyczną, więc prowadzenie nawet w zatłoczonej Barcelonie należało do przyjemności. Zmiana przełożeń odbywa się płynnie, dynamika wyśmienita, i to co lubię - świetne wyciszenie. Do tego XC40 może służyć za wzór pod względem komfortu jazdy. Zawieszenie radzi sobie nie tylko z dużymi nierównościami, ale świetnie wybiera drobne wady nawierzchni, przez co poziom drgań jaki odbieramy jest mniejszy niż zwykle. Kiedyś się mówiło, że auto płynie. Oprócz wymienionych silników w gamie znajduje się jeszcze jednostka benzynowa T4-190 KM oraz D4-150 KM. Tylko najtańsza T3 występuje jako przednionapędowa, najmocniejsze mają układ AWD, a w wersjach pośrednich oferowany jest jako opcja. Jeśli nie ruszamy się z miasta zimą, ani nie pokonujemy jakichś karkołomnych przeszkód, w napęd na 4 koła nie musimy inwestować. Niezależnie od wersji, prześwit wynosi 21 cm, więc on już zapewnia bezpieczną jazdę po nierównych (ale nie grząskich) nawierzchniach.

Jak przystało na Volvo, może ono być wyposażone praktycznie we wszystkie systemy bezpieczeństwa, komfortu, oraz informatyczne znane z większych modeli - włącznie z kamerą 180 stopni, półautonomicznym Pilot Assist działającym do 130 km/h. Novum w tej klasie pojazdów stanowi program Care by Volvo, który jest najbardziej kompleksowym abonamentem na samochód w naszym kraju. Dzięki niemu możemy liczyć, między innymi na odebranie auta na przegląd, na zmianę kół na zimowe lub na letnie, a nawet na wypożyczenie większego modelu na dwa urlopowe tygodnie. Nowością techniczną stanowi pierwszy na świecie woofer chłodzony powietrzem znajdujący się w desce rozdzielczej, a także digital key technology wykorzystywany w przypadku car sharingu, za sprawą którego będziemy mogli udostępnić (albo nie) nasze auto komuś zaufanemu z rodziny lub znajomym.

WS

Galeria zdjęć