

PRÁVOM ČI NIE?

VOLVO XC40 JE EURÓPSKYM AUTOM ROKA 2018. V SÚŤAŽI PORAZILO AJ TAKÉ ESÁ, AKO SÚ BMW 5 ČI AUDI A8. ZASLÚŽI SI TITUL, JE NAOZAJ TAKÉ DOBRÉ ALEBO JE V TOM POLITIKA?

Titul auto roka prináša výrobcom obrovskú prestíž, ľudia ho vnímajú ako uznanie kvality, technickej vyspelosti a všeobecne hodnoty auta. Do tohtoročnej súťaže bolo nominovaných 37 áut a do finálovej sedmičky sa dostali (menujem podľa abecedného poradia) Alfa Romeo Stelvio, Audi A8, BMW 5, Citroën C3 Aircross, Kia Stinger, SEAT Ibiza a Volvo XC40. A spomedzi nich vyšlo víťazne Volvo XC40. Je naozaj také dobré alebo je v tom politika?

S mladickou revoltou

Ak pôjdem po línii dizajnu – auto sa totiž v prvom rade musí ľuďom páčiť, tak musím povedať, že Volvo má v tomto smere aktuálne našliapnuté veľmi dobre. Podarilo sa mu totiž namiešať takú rovnováhu klasických švédskych hodnôt a moderných prvkov, že sa všetky jeho modely (XC90, XC60, V60, S90, V90 a V90 Cross Country) páčia ortodoxným priaznivcom značky aj mladým ľuďom, ktorí o Volvo doteraz neuvažovali. XC40-ka využíva rovnaký dizajnový jazyk, no pridáva k nemu kus mladíckej revolty, čím oslovuje aj ešte mladších.

Svetlomety „zamračené“ kapotou, maska chladiča s negatívnym sklonom, ostré hrany, výrazné prelisy na dverách, široké zošíkmené C-stĺpiky, krátke previsy (najmä ten zadný), dvojfarebné

STRUČNE

Čo treba uznať

Volvo XC40 pôsobí ako veľké a robustné auto.

Čo nám chýbalo

Trochu výraznejší akustický kontakt s motorom.

Čo nás prekvapilo

Auto je pociťovo veľmi ľahké v zákrutách.

Text: Peter Varga,
foto: autor





01

02

03

lakovanie... To všetko sú prvky, ktoré dodávajú Volvu XC40 nesmierne mladického ducha. Na pohľad vyzerá kompaktné, ale zároveň robustne a ťažko.

Dominancia farby

V interiéri testovaného modelu dominovala oranžová farba koberca, bočného tapacirovania stredového tunela a časti dverí. Tá farba v spojení s čiernou prístrojovou doskou a čiernymi sedadlami v podstate zatienila všetko ostatné. Nezatenila však jednu vec – výborný posed za volantom. Ten je daný jednak polohou za volantom a jednak samotným sedadlom. Je totiž pohodlné a široké. Rozhodne širšie, než by človek čakal v aute tejto veľkosti. Vlastne celé auto sa zdá spoza volantu byť väčšie, než v skutočnosti je – vzdušnosťou priestoru okolo vodiča, mohutnými A-stĺpkami... Chválím tiež hlavové opierky, ktoré sú blízko hlavy. Vidieť, že Volvo neberie bezpečnosť na ľahkú váhu a že ju rieši komplexne – zo všetkých strán. Čím by bola totiž hlavová opierka ďalej od hlavy, tým by bolo vyššie riziko poranenia krčnej chrbtice. Volant je, samozrejme, nastaviteľný v oboch smeroch. Už menej samozrejmy je jeho obrovský rozsah nastavenia. Už len keby mal užšie ramená.

XC40 je auto pre puntikárov, ktorí si každú jednu vec ukladajú na presné miesto, ale aj „bordelárov“, ktorí všetko nahádzu, kde nájdu voľné miesto. Má totiž množstvo rôznych odkladacích priestorov. Ako prvý by som spomenul poličku pred volantom

01 Oranžová farba zatienila takmer všetko, nie však výborný posed za volantom.

02 Impulzný volič nemá poistku. Namiesto toho doň musíte ťuknúť dvakrát.

03 Bez dotykového displeja to snáď už ani nejde. Vo Volvo reaguje rýchlo a citlivo. Napriek tomu si myslím, že niektoré funkcie majú mať hardvérové ovládanie.

04 Predné sedadlo je široké a komfortné.

05 Ani vzadu sa nesedí zle, sedadlá majú dokonca náznak tvarovania.

06 Samozrejmosťou sú jazdné režimy.

07 Odkladacia schránka medzi sedadlami je doslova obrovská.

prevodovky, z ktorej nevypadávajú veci ani vtedy, keď ich tam hodíte rovno z dverí pri nastupovaní. V jej strednej časti je vyvýšená ploška na indukčné nabíjanie. Na druhom mieste spomeniem flexibilnú schránku pod laktovú opierku medzi sedadlami. Samotná schránka je veľká a hlboká, košíček z prednej časti možno vybrať. Svoje pojmu aj kapsy v predných dverách.

Čudný preklad

Na chvíľu sa vrátim k dotykovému displeju. Má 9 palcov, vysokú citlivosť a veľmi rýchle reakcie. Má logiku ovládania ako tablet či smartfón, takže si jednotlivé okná môžete sťahovať zhora alebo posúvať doprava či doľava... Niektoré



04



05

preklady sú však zmätčné, resp. nepochopiteľné. Tak napríklad, čo si predstavíte pod pojmom „charakteristika hriadeľa“ alebo „vôľa riadenia“? V prvom prípade by som ešte mohol prižmúriť oko, ide totiž o charakteristiku motora, no druhý preklad je absolútne mimo. Nastaviť si vôľu riadenia v troch stupňoch – nízka, stredná a vysoká? Kto a načo by to robil? V skutočnosti však, samozrejme, nejde o vôľu riadenia, ale o účinnosť posilňovača. Kto to len prekladal, google translate? A kto to kontroloval? Tá „kvalita“ prekladu ma mrzí o to viac, že som ho už komentoval pred niekoľkými rokmi pri prvom teste XC90-ky. Už sa sám sebe zdám ako obohratá platňa, ktorá preskakuje a furt opakuje to isté, ale nemôžem súhlasiť ani s tým, že sú v dotykovom

VOLVO XC40 A KONKURENCIA



VOLVO XC40

- + výborný pocit vo volante
- + široké a pohodlné predné sedadlá
- + vysoká citlivosť a rýchle reakcie 9-palcového dotykového displeja
- + objemná schránka medzi sedadlami
- + výborný podvozok

- chýba akustický kontakt s motorom
- vyššia spotreba paliva
- nízke užitočné zaťaženie



BMW X1

- + výborný systém iDrive
- + pohon všetkých štyroch kolies xDrive
- + vysoká miera individualizácie

- užšie sedadlá vpredú



MERCEDES-BENZ GLC

- + v ponuke aj vzduchový podvozok s možnosťou zmeny svetlej výšky vozidla
- + vysoká miera individualizácie
- + veľká palivová nádrž
- + vysoké užitočné zaťaženie

- malé sedadlá vpredú



- malé sedadlá vpredú



displeji schované aj často používané funkcie. Čiastočným ospravedlnením toho je, že väčšina virtuálnych tlačidiel je dostatočne veľká a displej reaguje rýchlo ako dobrý tablet.

Subwoofer mimo kabíny

Testované vozidlo malo prémiový audiosystém Harman/Kardon, ktorý má príjemný mäkký zvuk, podobný ako mávajú Lexusy. Ani keď počúvate muziku na „plné pecky“, tak vám neroztrhá uši. Na druhej strane, práve preto sa ten audiosystém nezdá byť taký hlučný. Zaujímavosťou je, že sa subwoofer nenachádza v kabíne, ale v motorovom priestore a basové tóny sa do kabíny dostanú cez zvukovodné trubice. Aj preto sa pod dno kufru zmestilo aspoň núdzové rezervné koleso. Pritom je dno dvojité a auto má pohon 4x4. Samotný kufr má v základe 460 dm³ a platňu na dne možno zložiť a využiť ako deliacu stenu. Operadlá sú delené v pomere 40:60, no uprostred je otvor na prestrčenie lyží a iných dlhých predmetov. Aj pasažieri vzadu

99 Na pohľad vyzerá XC40-ka, ako keby mala milión ton, na volante je však ľahká ako pierko.

majú príjemné sedadlá a primerane veľa miesta. Aspoň kým sú dvaja. V trojici je už auto stiesnené, ale to všetky podobné autá, dokonca aj väčšie.

Kone, ktoré neerdžia

Na prvý test sme si vybrali verziu s najvýkonnejším motorom, aký XC40-ka v súčasnosti môže mať pod kapotou. Má štyri valce, dva litre zdvihového objemu, preplňovanie turbodúchadlom a žerie benzín. Výkonové parametre 182 kW, teda 247 k, a 350 Nm vysoko prevyšujú štandardy dvojlitrových motorov. Tomu zodpovedá aj dynamika, XC40-ka sa vie rozvážniť. Na môj vkus je však motor až príliš dokonale odhlučnený. Občas sa mi stalo, že som ho pri manuálnom radení zbytočne točil. Chýbal mi totiž akustický kontakt s ním. Ja viem, konštruktéri bojujú o každú desatinu decibelu, v zásade s nimi aj súhlasím. Zároveň si však myslím, že ak niekto kupuje auto so 182 kW, tak má srdce na správnom mieste a aspoň z času na čas si ten výkonový potenciál chce užiť. A tu je kameň úrazu, pretože zvuk je predsa jedným zo základných vnemov



06

07

08 Po sklopení operadiel zadných sedadiel vznikne úplne rovná podlaha.

09 Samozrejmosťou je dvojité dno kufrá...

10 Deliace dno môže poslúžiť aj ako priečka na oddelenie vecí v kufrá.

11 Volvo XC40 je štýlové a mladické auto zo všetkých strán.

človeka a determinuje jeho pocity. Jednoducho aj supervýkonné auto sa vám môže zdať nemastné neslané, ak nemá zvuk, a, naopak, aj v slabšom aute viete dynamiku oveľa viac prežívať, ak má správne naladený zvuk motora a výfuku. Keď si navyše uvedomím, že XC40-ka primárne oslovuje mladších, tak mi tam ten zvuk motora, resp. výfuku chýba ešte viac. Prosím, aspoň v dynamickom režime by tam mohol byť.

Automatická prevodovka má osem stupňov, zmena jednotlivých stupňov je rýchla. Volič prevodovky je maličký, možno preto tvorcovia nenašli miesto na poistku, a tak sa režimy D alebo R radia dvojnásobným ťuknutím do voliča. Spočiatku ma to vytáčalo do červena, ale po týždni som si na to zvykol a pochopil som úmysel konštruktérov. Samotný volič je, pochopiteľne, impulzný – po každom povelu sa vráti do svojej neutrálnej polohy. Režim P sa radí tlačidlom. Samozrejmosťou je možnosť manuálneho radenia, avšak netradične doprava (radíte vyššie stupne) a doľava (podradujete) a tiež páčkami pod volantom. Keď je prevodovka v režime D, tak môžete zasiahnuť do radenia iba páčkami pod volantom. Voličom sa to nedá, ten musíte najprv posunúť dozadu – do manuálneho režimu.

99 Motor je na môj vkus až príliš dokonalo odhlučnený.



08



09



10

Popiera hmotnosť

Volvo XC40 klame telom. Pozriete sa naň zvonka a vyzerá robustne, sadnete dnu a pred sebou máte široké A-stĺpiky, v rukách mohutný volant, sedíte vo veľkých sedadlách, okolo seba máte veľký priestor, auto je výborne odhlučnené od okolia, má fantasticky odhlučnený a utlmený podvozok. Z toho všetkého ide pocit, akoby to auto malo milión ton. Len čo však zalomíte do prvej zákruty, všetka tá hmotnosť sa kamsi stratí. Auto je totiž „na volante“ ľahučké ako pierko. A to je skvelá kombinácia. Pritom sa v zákrutách cíti absolútne sebaisto, vykrajuje ich, ako keby bolo vedené v kolajniciach. Má však aj inú tvár. Vpálate do zákruty, uberiete v nej plyn a zadok auta sa vyberie bokom, ale tak pokorne. Nie prudko ani nie zradne. Akoby vám hovoril: „Hej, kámo, prehnal

si to na vjazde do zákruty? Pomôžem ti? Alebo sa chceš baviť a chceš odo mňa podporu?“ Škoda, že sa ESC nedá úplne vypnúť. Naladenie podvozka nie je príliš tvrdé ani príliš mäkké, ale dôležitejšie je, že na nerovnostiach nebúcha do karosérie.

Pod dohľadom pomocníkov

Svetlomety pracujú s LED technológiou, diaľkové svetlá sa zapínajú automaticky na základe kamery za čelným sklom, ale nevykrývajú autá. Len sa natáčajú do zákrut. Svetelný kužeľ je však flakaty – v režime stretávacích aj diaľkových svetiel. Vo výbave sme mali adaptívny tempomat, sledovanie áut v zóne míťveho uhla, 4 kamery poskytujúce pohľad na auto z vtáčej perspektívy, bezklúčový systém a mnoho ďalších prvkov.



11

Nemusia sa hanbiť

Nemyslím si, že Volvo XC40 je technologicky vyspelejšie ako Audi A8 či BMW 5, nemyslím si, že je dizajnovo také jedinečné ako Citroën C3 Aircross, nemyslím si, že má taký dobrý pomer ceny a hodnoty auta, ako má SEAT Ibiza, a nie je ani takým prelomovým modelom, ako je Stinger

pre Kiu. Je však správnu kombináciou technickej a technologickej vyspelosti, vydareného dizajnu, je to SUV, ktoré je ešte stále na vzostupe... Ale najdôležitejšie je, že jazdí výborne a človek má pocit, že za svoje peniaze dostane poriadne auto. Takže si myslím, že sa porota Car of The Year za svoju voľbu nemusi hanbiť. ■

ZÁKLADNÉ TECHNICKÉ PARAMETRE	Volvo XC40 T5 AWD R-Design	BMW X1 xDrive25i Sport Line	Mercedes-Benz GLC 300 4MATIC
Cena základ/verzia/test [€]	30 000/46 350/60 260	31 050/47 550/-	46 338/50 808/-
Záruka	3 roky alebo 150 000 km	2 roky bez obmedzenia km	2 roky bez obmedzenia km
Motor [typ/valce/ventily]	zážihový preplňovaný/R4/16V	zážihový preplňovaný/R4/16V	zážihový preplňovaný/R4/16V
Objem valcov [cm³]	1 969	1 998	1 991
Max. výkon [kW (k)/ot.min⁻¹]	182 (247 k)/5 500	170 (231)/5 000 – 6 000	180 (245)/5 500
Max. krútiaci moment [Nm/ot.min⁻¹]	350/1 800 – 4 800	350/1 250 – 4 500	370/1 300 – 4 000
Zrýchlenie 0 – 100 km/h [s]	6,5	6,5	6,5
Max. rýchlosť [km/h]	230	235	236
Spotreba mesto/mimo/komb. [l/100 km]	9,3/6,0/7,3	7,8/5,8/6,6	9,3/6,7/7,7
Test AM [l/100 km]	8,9	-	-
Emisie CO₂ [g/km]	166	152	174
Dĺžka/šírka/výška [mm]	4 425/1 863/1 652	4 439/1 821/1 612	4 656/1 890/1 639
Rázvor osí náprav [mm]	2 702	2 670	2 873
Prevádzková hmotnosť [kg]	1 772	od 1 615	od 1 735



Galéria ďalších fotografií na www.automagazin.sk