



A kilencvenes évek elejétől a kétezresek közepéig mindent el lehetett mondani a svéd autógyártó termékcsaládjáról, csak azt nem, hogy tetszetős, dizájnjos vagy dögös. Biztonságos, jól felszerelt masinákat engedtek ki a kapun bőséges helykínálattal, akinek pedig bejött a spártai IKEA-dizájn, az vitte is, mint a cukrot. A svéd acél elpusztíthatatlannak tűnt, és gyakran kergettek egy-egy meggyötört példány lelkébe több százezer kilométert.



Robusztus felépítésük és (kizárólag a Ford előtti) megbízható technikájuk igazi örökmozgóvá tette az utakon a funkcionális, ám nem túl szép szekereket. De hiába a fényesre polírozott hírnév és a legendás biztonság, ha a nagyérdemű szívesebben koptatta a VW, az Opel és a Ford termékeit. Az elmúlt évtized viszont sordöntő volt a svédeknel: megérkeztek a szép Volvók.

A V40 nem úgy szép, mint mások

Nagyon látszik, hogy hosszú pórázra engedték a máskor benyugtatózott svéd tervezőmérnököket. Nem csoda, hisz igazi sikermodellnek szánják a kisméretűnek nem nevezhető kompaktot. Olyan ádáz kategóriaharcba küldik, amelyben a legjobbak is megküzenek a fennmaradásért. Bevetettek minden fegyvert, minden apró trükköt, hogy felhívják magukra a figyelmet: most megrándulhat a nyakunk, ha a V40 után fordítjuk a fejünket.

Az új kompakt formás, borzasztóan sportos, és kellemes a szemnek. Nem hasonlít semmihez, ami manapság az utakon poroszkál, mégsem kirívó a hacuka. Nagyon átgondoltnak tűnik a formaterv, látszik, hogy ceruzát, agyat és egeret koptattak rajta.



Az orrész az arculatteremtő S60 ihlette, ami még pár évvel bemutatása után is igazi egzotikum a romániai utakon. Elnyúlt világítóelemek, LED technika, markáns hűtőrács és az összetéveszthetetlen Volvo márkajelvény díszíti az orrész. A motorháztető íve magasan felfelé nyúlik, izombordák ékesítik, a szélvédő meredek dőlésszöge pedig lapos tetőre utal.

Az újonc oldalnézete is teljesen rendben van: Volvós, korrekt, kompakt. Természetesen a tankfeeling trendjét itt is követik, a hátsó ajtó pár vonala sokkal erőteljesebben ível felfelé, szemmel láthatóan kisebbek a hátsó ablakok. Ha kisgyerek utazik hátul, a gyereklétszám csak

az ízléses bőrkárpitozást fogja szemlélni, amit apa választott, és nem az út szélén legelésző lila teheneket.

Hiába, ha ilyen verdát veszel, akkor a porontyot is meg kell tanítani, hogyan kell értékelni a négykerekűt. Más szórakozása úgysem marad. Az oldalnézet az a pont, ahol egy kicsit elbizonytalanít a V40. Ha kicsit felülről kémleljük a kasztnit, enyhén hasonlít a legújabb Ford Focus-ra. Ezzel nincsen semmi baj, hiszen elméletileg közös alapokon gurulnak, de kinek kéne egy Volvo ruhát öltött Ford?! Jobb, ha gyorsan el is vetjük ezt a feltevést.



Az autó feneke szép, dizájnos, sportos. Van dupla és króm minikályhacsövünk kipuffanónak, bumeráng alakú lámpatestünk és formás ötödik ajtónk. A világ ismét rendben van. Érdekes, hogy külső méreteivel a V40 pontosan a kompakt szegmens közepébe szeretne beletrafálni. Spojlertől spoilerig 4,36 m hosszú, ha nem hajtjuk be a tükröket, 2 m széles, és 1,45 m magas. Abszolút átlag kompakt, de az ellenséget a házából a legszebb kifüstölni.

A beltér teljesen magával ragad

Az elmúlt öt év Volvóinak beltere fényéveket javult az elődökéhez képest. Leheletnyi marad még a svéd szögletességből, de ezt most már beépítik a formatervbe, és nem annak alapját képezi. A V40 pedig maga a koronagyémánt. Remélem, a következőkért nem köveznek majd

meg, de közel olyan jó, ha nem jobb a beltér dizájnja, mint a ma etalonnak számító Audié.

Gyönyörű formák, minőségi anyagok és milliméter pontosságú illesztések jellemzik az utasfülkét. Nagy központi LCD-kijelző továbbítja a médiakütyük információit, a kormány sportos, három küllős, és ami fémesen fénylik rajta, az tényleg alumíniumból van. Pazarok a finom bőrrel borított első ülések, csak a kéziféknek az a ronda mechanikus karja ne lenne. Ejnye, Volvo, mostanság mindenki elektromossal virít.

A Ford adja a szívet, a Volvo a lelket

Az aggregátok nagy része a licensztulajdonos Fordtól származik. Ez igazából jó hír, hisz a legújabb négyütemű fejlesztések kerülnek majd a motorháztető alá, de jó lett volna látni egy házi gyártmányú aggregátot is. Akik még emlékeznek a legendás 2,5 literes, öt hengeres turbómotorokra, azok tudják, miről beszélek.



A két legkisebb a T3 és a T4 kódjelű benzines erőforrás. Mindkettő azonos, egyhatos, direkt befecskendezésű turbómotorral rendelkezik, előbbi 150, utóbbi 180 lóval kínálja meg az aszfaltot. A csúcsbenzines, a T5 a már említett 2,5 literes aggregát egyik leszármazottját örökölte, és nem kevesebb, mint 254 svéd igavonó erejével büszkélkedik.

Egy ekkora erőforrás már rendesen cibálja az átlagos méretű kasztnit. Az állórajtos százasként sprint 6,5 másodperc alatt zavarható le, a sebességmérő mutatója pedig 250-nél adja fel a harcot.



Persze kormozhatunk is, ha akarunk. A legfiligránabb dízel a D2: ezerhatos, 112 lovas erőforrás. A következő lépcsőfokot a D3 jelenti 150 lóval. A szintén két literes csúcs olajkályha pedig 177 pacit gyűjt a motorháztető alá. A legtakarékosabb természetesen a törpedízel D2. Ha jól bánunk vele, és kihasználjuk a minden változatnál széria start-stop és energia-visszanyerő rendszert, akkor akár 3,6 literrel is elgurulhatunk 100 kilométert.

Biztonsági korona

A Volvo évtizedek óta az aktív és passzív biztonsági rendszerek koronázatlan királya, így nem csoda, hogy az elmúlt évek legújabb és legkomolyabb fejlesztésű segédasszisztenseivel tömhetjük tele a V40-est. Helyettünk korrigál, figyelmeztet, vészfékez, sávot tart, követ, lassít-gyorsít, és még sorolhatnám. Autópályán akár a hátsó ülésen is szundikálhatunk, míg autónk balesetmentesen elvezeti magát.



segítség a legújabb generációs Volvo M40K-vel, amely a legújabb generációs Volvo kompakt.