

Kényelmes és tágas terepkombi a Volvótól

Létrehozás: 12/30/2019 - 10:45

Szerző: Melano



[1]

A Volvo márkanév régóta egyet jelent a biztonsággal, a csúcstechnológiával és a kényelemmel.

Kapcsolódó cikkek:

[Volvo Trucks platooning first time in Central-Europe](#) [2]

Bár az elmúlt évtizedben a svéd gyártó modellkínálata jelentős bővülésen esett át, mégis valamennyi Volvo magáénak tudhatja azokat a tulajdonságokat, amelyek annyira megkülönböztethetővé teszik őket más autómárkákkal szemben.

Ilyen a Volvo V60 Cross Country is, amely a cég kombi kínálatának egyik csúcsmo­delljének számít, hiszen emellett, hogy az igényesebb vásárlókat szólítja meg, emelt hasmagassággal rendelkezik, ezért azoknak is előnyös választás lehet, akik olyan autót keresnek, amellyel egyenetlen földutakon is lehet közlekedni. A Cross Country nem új keletű jelenség a Volvónál, ugyanis már 1997 óta létezik ez a kivitel, de a V60-asnál csak 2015-ben jelent meg. Persze, maga a modell sem annyira régi, hiszen 2010-ben mutatták be. A legújabb generáció tavaly debütált a nagyközönség előtt és szerkesztőségünknek a nyár közepén nyílt lehetősége kipróbálni egy vadonatúj V60 CC-t, amiben az átvételkor alig volt több 400 kilométernél. Az újdonságot egy héten át tesztelhettem és főként vidéki útvonalakon több mint 350 kilométert tettem meg vele.

Tetszetős megjelenés

A Volvo V60CC-t prémiumkategóriás terepkombinak szánták, megjelenése ennek megfelelően igényes és esztétikus. A keskeny, lekerekített csúccsal megtoldott lámpák, valamint a krómszegéllyel ellátott, széles hűtőmaszk sportosan elegáns, de egyáltalán nem hivalkodó stílussal ruházza fel. A sportos hatást fokozza a három részre tagolt lökhárító, valamint a kocsitest alján végig futó, a karosszéria védelmét szolgáló műanyag védőél is. Emiatt és a nagy átmérőjű kerekek miatt kissé laposabbnak tűnik a kocsi, de a magassága eléri az 1,49 métert.

A széles, 2,87 méteres tengelytávnak köszönhetően a mérnököknek rendkívül tágas utasteret sikerült kialakítaniuk. Nemcsak elől, hanem hátul is széles ajtók vannak, ami már önmagában komfortnövelő tényező, hiszen egy magasabb utasnak sem jelent problémát a ki- és beszállás. A Volvo V60CC alapvetően „fekvős” autó, ezért az elől és a hátul ülő utasok mélyen ülnek. Ez megosztó tulajdonság. Van, aki szereti az ilyen autókat és van aki azt preferálja, ha magasabban ül, mert így jobban belátja az autó környezetét. Bár e sorok írója az utóbbiak közé tartozik, ettől függetlenül ez mégsem tűnt zavarónak, sőt, kifejezetten komfortosnak éreztem a V60CC-t. Másik pozitív hozadéka a „fekvős” kialakításnak a nagyobb biztonságérzet, hiszen az oldalüvegek alsó vonala nagyjából az utasok

vállánál kezdődik, de nincs ez másképp az elülső szélvédővel sem.

Skandináv kényelem és minőség

A prémiumkategóriás megjelenés az utastérben is visszaköszön, az ülések sötét tónusú bőrborítást kaptak, a műszerfal alsó vonalába Linear Lime fahatású, esztétikus díszléc került, de a kardánalagút felett lévő pohártartókat is magukba foglaló kis rekeszek is ilyen, fahatású betéttel ellátott fedéllel rejthetők el. Ez, valamint az ajtónyitókon és a műszerfalon visszaköszönő króm szolid, skandináv retrós hatást kelt az utasterében. A kormánykerék mögött található színes, teljes képernyős fedélzeti komputer és a műszerfal középső traktusában elhelyezett normálméretű tablet egyértelműen a 21. századi megoldások közé tartoznak. Utóbbi a multimédia rendszer kezelésére szolgál, de ugyancsak ezen állíthatjuk be az utastéri légkondicionális optimális értékeit is.

A Volvo V60CC utasteréről azonban mégsem a digitális felszereltség, vagy az ízléses megjelenés miatt lehet ódákat zengeni. Amiért a legjobban szeretni lehet az egyértelműen a bőséges helykínálat. Az első sorban ülők például 1,42 méteres vállteret és 1,07 méteres lábteret élvezhetnek, de a hátsó sorban is legalább 1,38 méteres válltér és 89 centiméteres lábtér áll rendelkezésre. A fejtér is meglehetősen bőséges, elől az ülőfelület és a plafon közötti távolság meghaladja az egy métert, hátul pedig ugyanez az érték 96 centimétert tesz ki. Bár első ránézésre a csomagtér nem tűnik nagyknak, ettől függetlenül egy hétvégi családi kiruccanáshoz szükséges bőröndök és csomagok gond nélkül elfértek benne.

Csendes dízel

A tesztjármű 1969 köbcentiméteres, 190 lóerős (140 kW) D4-es dízelmotorral készült. Az erőforrás meglehetősen csendesen gondoskodott a jármű hajtásáról, városban mindössze a gyorsításoknál jelentkezett némi, sportautós, dízelre alig emlékeztető hang a motortér felől. Autópálya tempómál, a lendületesebb gyorsításoknál már kicsit nagyobb, de egyáltalán nem zavaró hangerővel dolgozott és még 130 km/órás sebességnél sem volt érzékelhető zavaró menetzaj, ami elsősorban a csendes Continental PremiumContact6 gumiabroncsoknak köszönhető. A motor leginkább úgy jellemezhető, hogy húz, mint egy bivaly, ugyanis még autópályatempónál - $\frac{3}{4}$ -es terhelésnél - is bőven van benne tartalék. Alapvetően minden fokozatban nagyobb fordulatszámon dolgozik, nincs ez másképp városban sem, ahol 50 km/órás sebességnél 1900-2000 között van a percenkénti fordulatszám. A blokkhoz tartozó automataváltó akadozásmentesen teszi a dolgát és komfortossá teszi a vezetést, hiszen nem kell a váltásokkal bajlódni.

A Volvo V60CC kormányzása elképesztően kifinomult, az elektromechanikus kormányrásegítésnek köszönhetően erő kifejtés nélkül, könnyedén lehet kormányozni. Ennek ellenére menet közben egyszer sem éreztem túl érzékenynek, azaz, egy-egy apró kormánymozdulatra nem reagál pánikszerűen a kormányzás. A V60CC-vel szűk helyekről is nagyon könnyen ki lehet állni. A manőverezést tolatáskor és előre történő beálláskor segíti az automatikusan aktiválódó madártávlati nézet. Ez parkoláskor felnagyítja a V60CC környezetében található autókat, így a sofőr precíz parkolást hajthat végre. A jármű mind autópályán, mind országúton stabil vezetési élményt nyújt, kanyarokban sem dülöngél a karosszéria, úttartása kiváló és az élesebb ívekben sem akar kitörni a hátulja. Az egyik legideálisabb tesztútvonalnak a Győrt Veszprémmel összekötő 82-es főút bizonyult, amelyen a V60CC az éles kanyarokban és a meredekebb emelkedőkön is magabiztos teljesítményt nyújtott. A lengéscsillapítók és a megerősített oldaltámasszal és combtámasszal ellátott ülések kényelmessé, elképesztően komfortossá teszik az utazást, így ezen a téren is dicséretet érdemel ez az autó. A jármű fogyasztása is kedvező, a teszt elején 9,2 l/100 km-es városi értéket mutatott, aztán lement 8,4 l/100 km-es értékre, immáron főként autópálya és országúti használat során.

A V60CC-ben vezetéstámogató rendszerek garmadája segíti a sofőrt a biztonságos és üzemanyag takarékos vezetés érdekében. A járművet keresztirányú-forgalom figyelővel, holtterfigyelővel, ütközésre figyelmeztető rendszerrel, aktív sávtartó asszisztenssel és táblafelismerővel is felszerelték. Az autóban fix traffipax felismerő is van, de ez csak az autópályákon telepített eszközöket ismeri fel, a szuper trafikat nem. A biztonságos és kényelmes vezetés érdekében az autót tempomattal, sebességszabályozóval, illetve head up display-jel is ellátták. Utóbbi valóban kényelmessé teszi a vezetést a hosszabb utaknál, hiszen a legfontosabb információkat – aktuális sebességet, illetve a táblafelismerő rendszer által összegyűjtött figyelmeztetéseket – jeleníti meg a sofőr számára. A vezetéstámogató rendszerek észrevétlenül tették a dolgukat, azonban az ütközésre figyelmeztető rendszer olyan érzékenységre volt állítva, hogy még az út szélén álló autókra is bejelzett. A sofőr megfelelő tájékozódásában fontos szerepet töltenek be a nagyméretű visszapillantó tükrök is, amelyekben „kis piros hernyó” jelenik meg, ha egy jármű, vagy egy motoros feltűnik a jármű holtterében.



Hasznos funkciók

Az igényes megjelenés és a csúcstechnológia mellett a V60CC-t praktikus megoldások teszik még szerethetőbbé. Ilyen a lábbal nyitható és zárható csomagtartó, valamint az automatikusan nyíló központi zár, így akkor is kinyithatjuk az ajtót, ha elő sem vesszük a kulcsot. Persze, a funkció működéséhez szükség van a kulcsra, hiszen a rendszer a kis eszköz rádióhullámaiból érzékeli, hogy nyitható az ajtó. Nemcsak így, hanem az Android és iOS rendszerekkel ellátott okostelefonokon futó alkalmazással is kinyitható a Volvo V60CC. Sőt, az alkalmazással olyan funkciókat is vezérelhetünk távolról, mint például az állóklíma, vagy a motorindítás. Az applikáció emellett a világítás és a duka bekapcsolására is alkalmas, továbbá részletesen GPS-s alapon naplózza a megtett utakat, de kijelzi az üzemanyag-fogyasztást is.

Mindent összevetve nehezen lehet elképzelni, hogy bárki is nemet mondana a Volvo V60CC

elegánsan sportos megjelenésére, modern technikájára és az extra komfortjára. A svéd gyártó prémiumkategóriás terepkombija 14 millióról indul, de extrákkal – például egymillió forintot érő szellőztetett nappa bőr ülésborítással - jócskán feltornázható az ára.

Tags:[Volvo](#) [3][V60](#) [4][Autóteszt](#) [5]**Tech:**[Autó](#) [6]

Forrás webcím: https://www.melano.hu/kenyelmes_es_tagas_terepkombi_a_volvotol

Hivatkozások

[1] https://www.melano.hu/sites/default/files/articles/volvo_v60cc.jpg

[2] https://www.melano.hu/video/volvo_trucks_platooning_first_time_in_central_europe

[3] <https://www.melano.hu/tags/volvo>

[4] <https://www.melano.hu/tags/v60>

[5] <https://www.melano.hu/tags/autoteszt>

[6] <https://www.melano.hu/tech/auto>