

Michał Krasnodębski Redaktor działu testy. Z www.auto-swiat.pl.

Volvo XC40 jest okraszane prestiżem, 2-litrowy turbodiesel daje pewny napęd. O pewne przeniesienie mocy na asfalt dba napęd 4x4. Z drugiej strony Volvo musi sobie radzić z codziennymi interesami. Komfort, spalanie, miejsce dla ludzi i pakunków – to się naprawdę liczy, a nie niuanse zachowania na ostrych zakrętach. Gdzie więc tkwią talenty XC40? To wyjaśni bezpośrednie porównanie z Audi Q3 i BMW X1.

Audi prze do przodu z mocą 184 KM. Rozdzielający ją na wszystkie koła napęd quattro znakomicie trzyma auto w ryzach, a szlachetne wykończenie kabiny jednoznacznie pozycjonuje Q3 na półce premium. Podobnie BMW X1: kompaktowe są tu tylko wymiary. Reszta podąża mocno w stronę klasy wyższej. Czterocylindrowy silnik rozwija 190 KM i 400 Nm, ośmiostopniowy „automat” sortuje biegi, a elektronicznie sterowany napęd xDrive przenosi moc na koła.

Choć suche dane testowanej trójki sugerują podobne właściwości jezdne, nowy w tym towarzystwie musi się ustawić za konkurentami. Volvo brakuje bowiem zdecydowania w sprincie. Lżejsze Audi wydaje się w ruszaniu żwawsze, a diesel BMW mocniej zbiera się z „dołu”. Jednocześnie „automat” X1 przełącza biegi ze szczególnym zaangażowaniem i wigorem. Czterocylindrowy silnik Volvo brzmi bardziej mechanicznie, w konsekwencji też głośniej niż agregat w X1. Minusem BMW są jednak bardziej odczuwalne wibracje, wrażliwsi prowadzący wyczują je nawet na kierownicy.

TDI w Audi wykazuje się wyższą kulturą pracy, ale jest zawsze słyszalne – trochę stąromodnie warczy. Za to podczas jazdy Q3 wydaje się żywsze. Wyprzedzanie? Frajda na zakrętach? To lubi! I potrafi. W przeciwieństwie do Volvo, które tylko udaje zwinne, bo ma krótkie przełożenie układu kierowniczego. Ciężkie XC40 szybko zaczyna podążać przednimi kołami ku zewnętrznej zakrętu, ESP ostro ingeruje i szarpie hamulcami. Trzeba jednak też przyznać, że niebezpiecznie się nie robi, jedynie czasem radość z jazdy szybko zostaje stłumiona. BMW lepiej trzyma się drogi, ale...

Tylko zrozumcie nas dobrze – odniesiemy się teraz wyłącznie do standardów, do których przyzwyczały nas inne auta BMW, a nie bezpośrednio do rywali. Z tej perspektywy nieprzesadnie czuły układ kierowniczy X1 czasem trochę zaburza przyjemność z jazdy podczas precyzyjnych manewrów. Charakterystyka układu nie sprzyja także pewnemu utrzymaniu kursu na wprost. A co z hamowaniem?

Volvo i BMW niezawodnie wytracają prędkość w sytuacji awaryjnej, wyniki w okolicach 36 m są w tej klasie powodem do dumy. Audi wypada w próbach gorzej – hamulce po rozgrzaniu delikatnie słabną, a w codziennym użytkowaniu Q3 wykazuje drobne niedociągnięcia. Jest najstarszą konstrukcją w stawce, już w czerwcu na rynek wjedzie następca. Na tylnej kanapie brakuje trochę miejsca.

Na liście opcji wymagający klienci też znajdują braki (np. adaptacyjny tempomat jest niedostępny). Rywale oferują większy zakres systemów asystujących i nowocześniejsze multimedia, chociaż te w Audi należy zaliczyć do udanych rozwiązań. Volvo oferuje seryjnie kolanową poduszkę powietrzną kierowcy i przewidujący system bezpieczeństwa. Standardem jest też aktywny asystent pasa ruchu.

Szkoda tylko, że X1 ma tak szerokie progi, które utrudniają wsiadanie i w razie gorszej pogody łatwo sobie pobrudzić o nie nogawki podczas wysiadania. Wydatny słupek B też nieco wadzi, gdy zajmuje się miejsce za kierownicą. Jeśli ktoś rozważa SUV-a pod kątem wygodnego wsiadania, to powinien o tym pamiętać.

Trzeba też dysponować odpowiednimi funduszami. Mimo różnych cen wyjściowych po wyrównaniu poziomu wyposażenia (a raczej próbie wyrównania, bo niektóre auta nie udostępniają wybranych opcji) ceny bohaterów porównania są niemal identyczne i oscylują wokół 230 000 zł. Wobec takiej poprzeczki drzwi do klasy premium trzeba jednak wyważyć. Odpowiednio ciężkim portfelem.

Audi Q3 2.0 TDI Quattro, BMW X1 xDrive20d, Volvo XC40 D4 AWD
wyniki pomiarów drogowych (oceniane):

Parametr ↓ / marka →	BMW	Volvo	Audi
Przyspieszenie 0-50 km/h	2,3 s	2,7 s	2,2 s
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,4 s	8,4 s	7,8 s
Przyspieszenie 0-130 km/h	12,7 s	14,2 s	14,1 s
Czas rozpędzania 60-100 km/h (aut.)	4,3 s	4,8 s	4,7 s
Czas rozpędzania 80-120 km/h (aut.)	5,7 s	6,2 s	6,4 s
Masa rzeczywista/ładowność	1690/515 kg	1775/475 kg	1682/543 kg
Rozdział masy (przód/tył)	56/44 proc.	59/41 proc.	58/42 proc.
Średnica zawracania (w lewo/w prawo)	11,3/11,5 m	11,7/11,7 m	11,9/12,1 m
Hamowanie ze 100 km/h (zimne)	35,8 m	36,0 m	36,7 m
Hamowanie ze 100 km/h (gorące)	35,9 m	35,2 m	37,0 m
Hałas w kabinie przy 50 km/h	59 dB (A)	59 dB (A)	60 dB (A)
Hałas w kabinie przy 100 km/h	64 dB (A)	66 dB (A)	64 dB (A)
Hałas w kabinie przy 130 km/h	69 dB (A)	70 dB (A)	69 dB (A)
Spalanie testowe	6,9 l/100 km	7,9 l/100 km	7,5 l/100 km
Zasięg	880 km	680 km	850 km

Audi Q3 2.0 TDI Quattro, BMW X1 xDrive20d, Volvo XC40 D4 AWD
zmierzone wymiary kabin (oceniane):

Parametr ↓ / marka →		BMW X1	Volvo XC40	Audi Q3
Miejsce na nogi z przodu maks.	(mm)	1140	1140	1130
Szerokość wnętrza z przodu	(mm)	1460	1470	1490
Wysokość wnętrza z przodu maks.	(mm)	1050	1020	1020
Zakres regulacji fotela	(mm)	215	240	200
Indeks miejsca na nogi z tyłu	(mm)	735	725	710
Szerokość wnętrza z tyłu	(mm)	1460	1440	1440
Wysokość nad głową z tyłu	(mm)	1000	975	960
Wysokość siedziska z tyłu	(mm)	385	335	365

**Audi Q3 2.0 TDI Quattro, BMW X1 xDrive20d, Volvo XC40 D4 AWD
dane katalogowe (nieoceniane z wyjątkiem pojemności bagażników):**

Parametr ↓ / marka →	X1	XC40	Q3
Silnik: typ/cylindry/zawory	diesel, turbo/R4/16	diesel, turbo/R4/16	diesel, turbo/R4/16
Ustawienie silnika	poprzecznie z przodu	poprzecznie z przodu	poprzecznie z przodu
Zasilanie/napęd rozrządu	common rail/łańcuch	common rail/pasek	common rail/pasek
Pojemność skokowa (cm3)	1995	1969	1968
Moc maksymalna (KM/obr./min)	190/4000	190/4000	184/3500
Maks. moment obrotowy (Nm/obr./min)	400/1750	400/1750	380/1750
Prędkość maksymalna (km/h)	219	210	219
Skrzynia biegów	automatyczna, 8-biegowa	automatyczna, 8-biegowa	aut. 7-biegowa (dwusprzęgłowa)
Napęd	4x4	4x4	4x4
Hamulce (przód/tył)	tw/tw	tw/t	tw/t
Pojemność bagażnika (l)	505-1550	460-1336	460-1365
Pojemność zbiornika paliwa (l)	61	54	64
Marka i model opon testowanego auta	Pirelli P Zero	Pirelli P Zero	Dunlop SP QuattroMAXX
Rozmiar opon testowanego auta	225/50 R 18	245/45 R 20	255/40 R 19
Emisja CO2 (g/km)	123	135	144
Masa holowanej przyczepy z hamulcem/bez (kg)	2000/750	2100/750	2000/750

**Audi Q3 2.0 TDI Quattro, BMW X1 xDrive20d, Volvo XC40 D4 AWD
wyposażenie i ceny opcji (oceniane):**

Parametr ↓ / marka →	X1	XC40	Q3
Wersja	xDrive20d Steptronic	D4 AWD Geartronic R-Design	2.0 TDI quattro S tronic Sport
Airbagi czołowe/boczne/kurtynowe/ kolanowy kierowcy	S/S/S/N	S/S/S/S	S/S/S/N
Reflektory halogenowe/ksenonowe/ LED	S/N/5640 zł (adaptacyjne)	N/N/S (pasywne, aktywne – 2530 zł)	N/S/4010 zł (pasywne)

Klimatyzacja manualna/automatyczna	S/2641 zł (dwustrefowa)	N/S (1-str.; dwustrefowa – 1140 zł)	S/2870 zł (dwustrefowa)
Lusterka boczne podgrzewane/ elektrycznie składane	S/4048 zł (pakiet)	S/1140 zł	S/980 zł
Lusterko samościemniające/ czujnik deszczu	4048 zł (pakiet)/S	700 zł/S	1370/660 zł
System multimedialny/nawigacja	S/12 937 zł (pakiet)	S/5410 zł	S/3640 zł (pakiet)
Bluetooth/złącze USB/radio DAB	S/S/1432 zł	S/S/1400 zł	1460/ 1190/ 1630 zł
Adaptacyjne zawieszenie (regulowane amortyzatory)	2 238 zł	3 880 zł	4 760 zł
Ekran head-up/wirtualne zegary	12 937 zł (pakiet)/N	N/S	N/N
Elektrycznie sterowana klapa bagażnika/kluczyk zbliżeniowy	2193/1746 zł	2230/1930 zł	2380/1990 zł
Tempomat/adaptacyjny tempomat/ skórzana tapicerka	1253/6714 (pakiet)/ 7565 zł	S/7070 zł/S (nubuk, skóra – 2660 zł)	3640 zł (pakiet)/ N/8020 zł
Czujniki parkowania tylne i przednie	4048 zł (pakiet)	1920 zł (zawarte w syst. aut. parkowania)	6320 zł (pakiet)
Kamera cofania/ system automatycznego parkowania	4048 zł (pakiet, za obie opcje)	2100/3010 zł	6320 zł (pakiet, za obie opcje)
Podgrzewane fotele przednie/ tylna kanapa/ kierownica	1477 zł/N/850 zł	1140/1140/ 1010 zł	1650 zł/N/N
Elektr. sterowane fotele przednie/ składana kanapa	4253 zł/S	4280 zł/S	4620 zł/S
Syst. unikania kolizji/ asystent pasa/ monitoring uwagi kierowcy	6714 zł (pakiet, za obie opcje)/N	S/S/S	S/2920 zł/N
Czujnik martwego pola/ ruchu poprz. przy cof./ skaner znaków	N/N/6714 zł (pakiet)	2530 zł za obie opcje/S	2430 zł za obie opcje/S
Lakier metalizowany/ alufelgi w testowanym aucie	3133/1164 zł (18-calowe)	3000/5150 zł (20-calowe)	3360/8740 zł (19-calowe)

**Audi Q3 2.0 TDI Quattro, BMW X1 xDrive20d, Volvo XC40 D4 AWD
ceny, gwarancje, utrata wartości, przeglądy (oceniane):**

Parametr ↓ / marka →	X1	XC40	Q3
Cena podstawowa	178 200 zł	194 450 zł	181 000 zł
Utrata wartości (po 3 latach i 90 tys. km)	41,6 proc.	41,1 proc.	44,3 proc.
Gwarancja mechaniczna	2 lata	2 lata	3 lata
Gwarancja perforacyjna	12 lat	12 lat	12 lat
Przeglądy	według wskazań	co 30 tys. km	według wskazań
Cena po doposażeniu	225 129 zł*	229 630 zł	227 430 zł

**Audi Q3 2.0 TDI Quattro, BMW X1 xDrive20d, Volvo XC40 D4 AWD
punkty i klasyfikacja:**

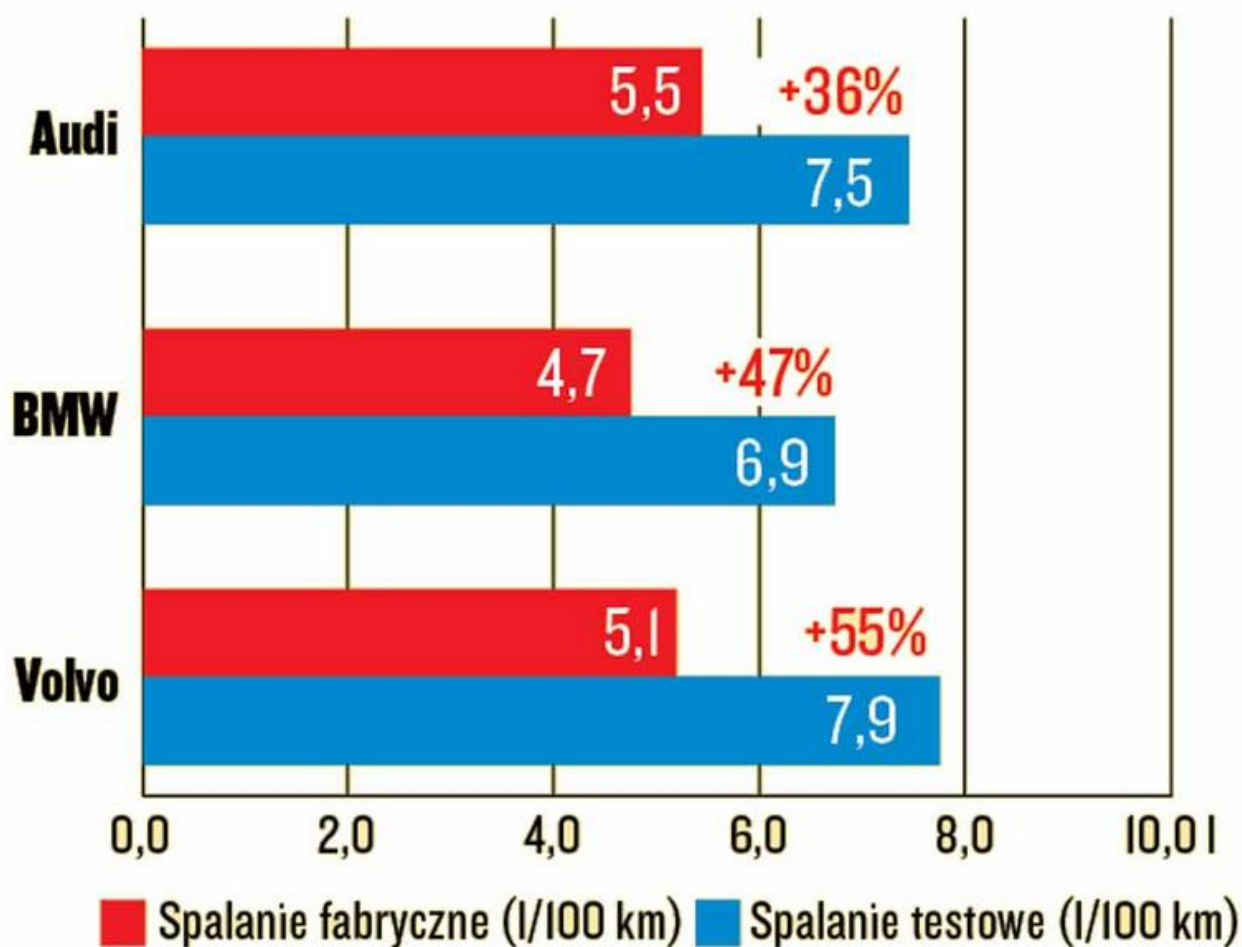
Nadwozie	Maks. pkt.	bmw	Volvo	Audi
Przestronność z przodu	40	32	33	31
Przestronność z tyłu	30	23	21	21
Pojemność bagażnika	25	22	21	21
Ładowność	15	13	12	14
Widoczność	20	16	15	15
Fotele, pozycja kierowcy	30	27	27	27
Ergonomia obsługi	20	16	12	14
Jakość wykończenia	20	18	18	18
Suma punktów	200	167	159	161

Napęd i zawieszenie	Maks. pkt.	bmw	Volvo	Audi
Przyspieszenie	25	20	18	19
Elastyczność	25	24	23	23
Poziom hałasu	15	12	11	12
Skrzynia biegów	15	15	14	13
Zachowanie na drodze	30	27	26	27
Komfort jazdy	30	25	25	25
Układ kierowniczy	15	14	13	14
Średnica zawracania	5	5	4	3
Skuteczność hamulców	40	36	36	33
Suma punktów	200	178	170	169

Koszty	Maks. pkt.	bmw	Volvo	Audi
Cena po doposażeniu	50	25	25	25
Utrata wartości	30	13	13	11
Zużycie paliwa	40	22	18	20
Wyposażenie – komfort	30	20	20	17
Wyp. – bezpieczeństwo	10	18	23	20
Ubezpieczenia	15	6	6	6
Gwarancja	10	8	8	10
Przeglądy	15	7	10	7
Suma punktów	185	119	123	116

Wynik końcowy	585	464	452	446
Miejsce w teście	-	1.	2.	3.

**Audi Q3 2.0 TDI Quattro, BMW X1 xDrive20d, Volvo XC40 D4 AWD
spalanie katalogowe kontra testowe zużycie paliwa (różnicy nie oceniamy):**



Audi Q3 2.0 TDI Quattro, BMW X1 xDrive20d, Volvo XC40 D4 AWD - podsumowanie:

Volvo XC40 zadebiutowało w segmencie kompaktowych SUV-ów i od razu udało mu się wcisnąć między marki, które wyznaczają standardy w tym segmencie rynku. Prestiż, prędkość, nowoczesna technika – wszystkiego mamy tu pod dostatkiem, i to w każdym z tych trzech SUV-ów. Najwięcej dobrego tkwi jednak w BMW. X1 potrafi rozjaśnić twarz kierowcy błogim uśmiechem, zabierze dużo bagażu na pokład i jest najbardziej intuicyjne w obsłudze. Volvo brakuje przede wszystkim temperamentu. Audi spokojnie czeka na następcę.

Jak sądzicie, czy wtedy Volvo i BMW utrzymają pozycje? Zapraszamy do komentowania!