



Volvo V40

Ver para creer

Prueba | Volvo enfrentó un gran problema. El V50 ya era un excelente coche y ¿cómo mejorar tu mayor éxito? Y como mejorarás el nuevo modelo tanto, que hasta los conductores de otras marcas se decidirán por un Volvo? La solución: eleva las condiciones más alto que nunca. El V40 sería el coche más dinámico, económico y seguro en su clase. Ver para creer?

No parece lógico que el sucesor del Volvo "V50" lleve el nombre "V40". Un modelo más nuevo y mejor tendría que tener un número más alto. Sin embargo, Volvo tiene una explicación lógica. Contra la corriente, el V40 es más pequeño que el V50.

El objetivo era hacer del V40 el coche más económico y a la vez dinámico de su clase. Eso es más fácil de realizar con un coche más pequeño.

Diseño

Sin embargo, el V40 se ve más grande que su precursor. Todas las líneas en el frente y en la parte trasera indican hacia afuera para enfatizar el ancho. Cosas como la luz diurna led dirigen la atención a los extremos de la carrocería y eso confirma la idea que el V40 es un coche ancho y masculino.



Estos son trucos empleados por todos los fabricantes. Pero Volvo va un paso más allá con el airbag para peatones que está colocado en el exterior del coche. Esta bolsa aumenta la seguridad de los peatones, pero además aumenta la libertad de los diseñadores.

Los fabricantes tienen la obligación de dejar un cierto espacio entre el motor y el capó, para que el capó pueda absorber el impacto de un choque con un peatón. Gracias a la presencia del airbag en el exterior del coche ya no existe esta condición. Por lo tanto los diseñadores podían darle al V40 un capó

más bajo, lo que resulta, entre otras cosas, en la línea del techo más baja.

Lo que aparenta ser una simple medida de seguridad, es el secreto detrás del diseño del V40. La forma baja y larga asegura un mejor consumo, y también una mejor aerodinámica.



Interior

El diseño especial no afecta en forma negativa al espacio interior. El espacio delantero es excelente y como de costumbre, los asientos de Volvo son muy agradables. Los técnicos de Volvo han empleado más que antes diferentes especies de espuma para lograr que los asientos sean confortables o duros en los lugares acertados.

En el asiento trasero se empleó el mismo principio, y por lo tanto los pasajeros traseros están más cómodos que en el coche promedio. Además, colocaron los asientos traseros un poco hacia el centro, para que los pasajeros traseros no tengan que mirar al respaldo cabecero en su delante y tengan una vista libre hacia adelante. El confort en la parte trasera depende mucho del físico de los pasajeros. El espacio para las piernas es bueno, pero para la cabeza deja que desear.



A pesar de que el V40 tiene la apariencia de un coche familiar, el espacio para equipaje es pequeño para un coche de este tamaño. Incluso hatchbacks más pequeños tienen la maletera más grande. Además, como el portón trasero es angosto, cuesta meter cosas en la maletera.

Equipamiento

El interior sumamente escandinavo está lleno de tecnología moderna. El V40 puede por supuesto ser equipado con un sistema combinado de audio, vídeo (!), comunicación y navegación. El teléfono móvil o el MP3 puede ser conectado vía usb o Bluetooth. El sistema de audio opcional "high end" suena aún mejor que en el más caro Volvo V60. Cuando subes el volumen, sin embargo, falla el amplificador y se escucha un 'sobreviraje' del sonido.



Muy especiales son el velocímetro y el cuentarrevoluciones. Los relojes análogos son reemplazados por un display. El conductor puede elegir entre tres 'temas', que no sólo difieren en color y estilo. En el tema deportivo, el cuentarrevoluciones está central. En el modo económico el conductor es estimulado para conducir económicamente. Un gráfico al lado del medidor del consumo muestra el consumo promedio. El que conduce consecuentemente económicamente, recibe como premio una elegante "E" en el display.

Seguridad

Un Volvo recién puede llamarse Volvo cuando recibe extra atención en el departamento de seguridad. A pesar de que el V40 es un Volvo 'pequeño', este modelo puede ser provisto de todos los sistemas para aumentar la seguridad de la marca. Por ejemplo, el coche puede leer señales de tránsito, que son mostradas como hincapié en el salpicadero. Cuando el coche pasa sin querer una línea sobre la carretera, el volante pasa un señal como si se estuviera conduciendo sobre un bordillo de la acera.



Como todos los nuevos Volvos, el V40 frena independientemente para objetos. Tanto una cámara como un radar observan y registran los alrededores del coche. Cuando el conductor se acerca demasiado rápido a un objeto lento o inmóvil, comienza a guiñar una luz roja en el salpicadero. La luz está reflejada en el parabrisas dentro del campo de visión del conductor. Si este último no disminuye velocidad, suena una advertencia.



Si el conductor ignora la advertencia, el V40 frena para evitar un choque con un peatón (solo peatones!). Diferente a otros Volvo, el V40 frena con velocidades hasta 50 km/h (antes 30 km/h).

También muy útil: en marcha atrás un radar 'mira' si

los alrededores son seguros. El que entra en marcha adelante a un lugar de parqueo, puede salir más seguro en marcha atrás (aunque la decisión de parqu岸ar en marcha atrás es siempre más inteligente).

Diésel

La economía del V40 depende por supuesto del motor elegido. Con el "D2" bajo el capó, el V40 es en teoría el coche más económico de su clase (Consumo 1 en 27, emisión de CO2 94 g/km).



Lamentablemente es muy notorio que el D2 sea el motor más liviano. La potencia se desarrolla lentamente. El coche vacila cuando tiene que avanzar desde parado. El embrague transmite poca información, entonces el conducir con el D2 requiere adquirir costumbre. Una vez generando suficientes revoluciones la potencia de 115 cv y el par de 270 Nm es más que suficiente. El D2 se conlleva fácilmente con el resto del tráfico y no tiene problema con aceleraciones.

En comparación también hemos manejado el "D4" de 177 cv y 400 Nm. Se nota de inmediato que este diésel más grande corre más tranquilo y silencioso. La potencia es amplia y disponible sobre una banda más ancha de revoluciones. Es más: el V40 D4 reacciona tan alertamente sobre el acelerador que un "D5" más rápido, parece superfluo.



A pesar de la amplia potencia, el consumo se mantiene reducido. Durante la prueba llegamos a un litro por 14 kilómetros. Eso es mucho más que el consumo prometido por Volvo de 1 en 23,3 pero considerando la trayectoria con montañas y ciudad es aceptable.

Gasolina

El V40 se convierte en una verdadera fiesta con el motor a gasolina "T4" bajo el capó. Donde los dos diesels necesitan algo de tiempo para pensar antes de acelerar, el T4 reacciona agresivamente al acelerador.



El coche que probamos además estaba equipado con la transmisión automática "Powershift". Esta cuenta con doble embrague y cambia de marcha más rápido que un corredor profesional. La caja parece leer los pensamientos del conductor. Cuando se conduce con calma, la caja elige una marcha alta para bajar el consumo y elevar el confort. Cuando se pisa el acelerador un poquito más a fondo, la caja baja de marcha y el coche acelera rápidamente.

Comportamiento en camino

La última promesa de Volvo es un comportamiento dinámico. Para lograr eso, Volvo puso mucha atención en la rigidez del coche y el centro de masa. Eso no solamente sirve para la seguridad, sino que también disminuye la torsión de la carrocería. El resultado es como se espera: el V40 se deja llevar con exactitud en las curvas y da más placer en velocidades altas. Sin darnos cuenta conducimos cada momento más rápido para poder disfrutar del comportamiento en carrera del coche.

El V40 tiene opcionalmente un chasis deportivo. Este tiene amortiguadores más rígidos, que además hacen bajar al coche 10 milímetros. El efecto es más que claro. El Volvo obtiene un carácter más deportivo.



Conclusión

Parece demasiado increíble para ser verdad: el nuevo V40 conduciría más dinámico, y la vez sería más seguro y económico que todos los coches en su segmento. Ver para (no) creer, porque comenzando con la economía: el V40 es solamente económico sobre papel. Debido al carácter vacilante de sus motores a diésel, éstos no se prestan para un estilo de conducción calmado. Por lo tanto es difícil lograr el prometido consumo.

En el campo de la seguridad el Volvo V40 sabe convencer. Muchas sistemas de seguridad activa son efectivos para evitar accidentes. Además, el innovador airbag para peatones da más libertad a los diseñadores. Esto resultó en un juego de líneas hermoso.

Es cuestión de gusto si encuentras al Volvo V40 como el mejor coche en su categoría. Hay una cosa muy cierta: en comparación con los otros modelos de Volvo, el V40 es el más animado. ■

Especificaciones

Volvo V40 D2 Summum

Dimensiones y pesos



| | |
|-------------------------------------|---------------------|
| Largo x ancho x alto | 430 x 180 x 145 cms |
| Batalla | 265 cms |
| Peso | 1.257 kg |
| Remolque | 650 kg |
| Remolque frenado | 1.300 kg |
| Contenido del tanque de combustible | 52 l |
| Maletero | 335/1032 l |
| Dimensiones de los neumáticos | 195/65R15 |

Motor y prestaciones



| | |
|-----------------------------|-------------------|
| Cilindradas | 1560 cc |
| Cilindros / valvulas | 4/2 |
| Potencia | 115 cv @ 3600 rpm |
| Par motor | 270 Nm @ 1750 rpm |
| Tracción | ruedas delanteras |
| Aceleración de 0 a 100 km/h | 12,3 seg. |
| Velocidad máxima | 190 kms/h |
| Consumo promedio | 3,6 l / 100 kms |
| Consumo urbano | 4 l / 100 kms |
| Consumo extraurbano | 3,4 l / 100 kms |
| Emision CO2 | 94 grs/km |

Precio

| | |
|-------------------|----------|
| Precio | € 28.317 |
| Modelo mas barato | € 22.950 |