



Suurte Volvode värskendus

Ehkki Volvo V70, XC70 ja S80 on justkui iseseisvad mudelid, pole saladus, et sisuliselt on nad ühe ja sama auto erinevad keretüübid. Nii on loogiline, et kõigi kolme auto uuendamine käib täpselt samas taktis.



Tõnu Ojala, fotod: Tõnu Ojala

Olgugi juba mõnda aega hiinlaste omanduses, on Volvol läinud tunduvalt paremini kui kodusel kolleegil-konkurendil Saabil, kelle tehas kord töötab, kord mitte. Uued omanikud on seni lasknud rootslastel teha seda, mida nad seni teinud on, ja nii ei ole tööks läinud skeptikute ennustused, et kohe saavad Volvodest mingid anonüümsed asiadid.

Suurte Volvode välimuse osas pole sedapuhku midagi väga olulist tehtud. Eelkäijatega saab vahet teha eelkõige uute esitulede põhjal, ka on valikus mõned uued värvid ja valuveljed. Tõsi, üks vihje eristamiseks on veel – tahavaatepeeglites on nüüd LED-suunatud.

Sõitjateruumis tuleks mainida paranenud viimistustaset, uut rooliratast 40 Tehnikamaailm 9/2011

ning keskkonsooli, mis senisega võrreldes pisut ümaramate joontega. Multimeediasüsteemi ekraan, mis varem armatuurlauast välja kerkis, on asendatud statsionaarsega ning sõltuvalt varustustasemest on see kas 5- või 7tollise ekraaniga.

Suurimad muutused peituvad mootoriruumis, kus enamik jõuallikaid on läbi teinud uuenduskuuri. Numbriliselt väljendub see suurenenud võimsus- ja momendinäitjates ning väiksemaks jäänud kütusekulu- ja saaste- numbrites.

Populaarne 2,4liitrine D5-diesel on nüüd äkilisem (hobujõude on senise 205 asemel nüüd 215) ja ökonoomsem (keskmiselt 8%). Sõltuvalt mudelist ja kasutatavast käigukastist tuleb 100 km/h spidomeetrile umbes 8 sekundiga.



▲ Senised nurgelised jooned on muutunud mõnevõrra ümaramaks ning varem armatuurlauast üles kerkiv naviseadme ekraan on nüüd alaliselt silme ees. Pildil on Volvo S80 Executive.

Teoorias korralik IT



■ Uued Volvod paistavad silma põnevate IT-lahendustega. Nutitelefonide abil (nii Android kui iPhone) esialgu 12 Euroopa riigis toimiv Connectivity-teenus lubab (vähemalt teoorias!) jälgida auto asukohta, lukustada ja avada auto uksi ning käivitada soojendusseadme. Lisaks saab telefoni abil ülevaate läbitud kilomeetritest, kütusekulust ja muudest autoga seotud andmetest.

Aga milleks märkus "vähemalt teoorias"? Sest praktikas manasid kõik esitlusel välja toodud mitukümmend telefoni ekraanidele peamiselt veateateid – vähemalt konkreetsetel päeval kippus suhtlemine autodega piirduma helisignaalide töölepanekuga... Õnneks toimus autode käivitamine ja juhtimine endiselt tavapäraste vahenditega – nii et itimeeste probleemid sõitu ei seganud!



▲ Suurte Volvode uueningest saab kõige kergemini aru uute esitulede ning tahavaatepeeglitesse ilmunud LED-suunatulede põhjal.



Ka väiksem D3-diesel on teinud läbi uuenduskuuri, kuid võimsusnäitajad on jäänud siin muutumata (163 hj ja 400 Nm). Sisuliselt on tegu samasuguse jõuallikaga nagu D5, ainult töömahut on 2 liitrit.

S80 ja V70 Drive-mudelites kasutatakse nüüd sama 115 hj 1,6liitrist diiselmootorit nagu teistelgi Drive-mudelitel. Käike on aga viie asemel kuus.

Kõigi kolme mudeli põhivarustusse kuulub nüüd City Safety, mis jälgib auto ees toimuvat ning pidurdab automaatselt, kui eessõitev auto sõitu aeglustab. Lisavarustusena on saadaval ka jalakäijate tuvastussüsteem ning adaptiivne kiirushoidik. Täiendatud on ka City Safety süsteemi, mis suudab näha ka teele sattunud lapsi ning auto vajadusel iseseisvalt peatada.

► Kõik jõuallikad on nüüd pisut paremate võimsusnäitajatega – kuid see-eest ökonoomsemad.

► Ehkki XC70 on kõrgema kliirensiga ning parema põhjakaitsega, ei ole tegu maasturiga, sest aeglusti puudub. Tavaolukordades – ilmselt ka meie viimastel lumerohkete talvedel – on XC70 siiski rohkem kui oma elemendis.

