

# Esimene "päris" mootor

Luksusmaasturid on viimase aja autotööstuses kõva sõna. Seda eriti USA turul, kuid eriti kõva sõnaga on tegu siis, kui kapoti all tiksub V8. Paraku oli just see asjaolu Volvo XC90 kirstunaelaks – viievõi kuuesilindrilist jõuallikat ei peeta Ameerikas veel täiemõduliseks.

Tõnu Ojala  
Fotod Tõnu Ojala, Volvo



V8 ja risti? Miks mitte, leiavad rootslased – see on ju Volvo!

► Väliselt erineb kaheksasilindriline XC90 tavamudelilt radiaatorivõrel oleva V8-logo, uute 18tolliste velgede, topeltsummutite ja mõningate disaininüansside poolest.

▼ XC90 kohtab nii viie- kui seitsmekohalisena (hinnavahe on 25 000 krooni).



Ookeanitagusel turul on luksusmaasturid tõsiselt müügihittiks, kusjuures umbes 30% nendest on V8-jõuallikaga. Volvo XC90 mootorivalik piirdus aga seni sealses mootorkavas selgelt n-õ alamõoduliste viie- ja kuuesilindriliste mootoritega. Nii pidid rootslased hapu näoga pealt vaatama, kuidas silindreid hästi lugeda oskavad jätkid BMW X5, Mercedes-Benz ML-i või Volkswagen Touaregi rooli istusid.

Arvestades Volvo tugevat esindust USA-s, on üllatav, et rootslastel koguni 77 aastat kulus, enne kui nad oma esimese V8-mootoriga sõiduautoga hakkama said. Sõnal "oma" on siinkohal teatav varjund – tegelikult tiksub XC90 mootorikatte all hoopis Yamaha jõuallikas! Nimele vaatamata mingi tsikli-mootoriga tegu siiski ei ole. Esialgu on 4,4liitrine jõuallikas mõeldud vaid XC90 tarbeks, kuid on vaid aja küsimus, mil selle kasutusvaldkond laieneb.

Euroopas saab XC90 V8 ilmselt olema eksootika – plaanide kohaselt peaks koguni 75% toodangust minema ookeani taha (võrdluseks – nn tavalise XC90 puhul on Põhja-Ameerika turu osakaal 60%). Volvo arvutuste kohaselt peaks sealmail ostjaid aastas leiduma 15 000 autole. Suurim turg on loomulikult USA, järgnevad Kanada ja Mehhiko.

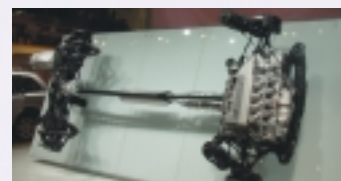
Volvo üks "firmamärke" on mootorikatte all põiki asetsev mootor ning



▲ Mullusügisel SEMA-autonäitusel üllatati avalikkust ideeautoga XC90 PUV (Power Utility Vehicle), mille V8-mootori võimsus oli turbo abil viidud koguni 650 hobujõuni. See, kas tavakasutaja sellise monstrumiga ka sõita mõistab, on sookste teine teema.

## Volvo XC90 V8

|                           |         |
|---------------------------|---------|
| Töömahut, cm <sup>3</sup> | 4414    |
| Võimsus, hj               | 315     |
| Moment, Nm                | 440     |
| 0–100 km/h                | 7,3     |
| Kiirus, km/h              | 210     |
| Kütusekulu, l/100 km      | 13,3    |
| Hind (alates), kr         | 907 000 |



Volvo V8 kombineeritakse uue kuuekäigulise automaatkäigukastiga, nelikvedu kantakse mootorist ratastele Haldex-süsteemi abil.





Nagu auto tagaosas ilutsev "hoiatav" kiri teatab, on tegu eestlaste roolitud Volvo XC90 V8-ga polaarjoone taga lvalos asuval Mellatracks Test Worldi trassil!

erandit ei tehtud ka seekord. See on ka põhjuseks, miks ei võetud kasutusele mõnda juba olemasolevat Fordi kontserni mudelitel (mõni USA turu Ford, aga ka Jaguar või Land Rover) kasutatavat jõuallikat – pikiasetuseks ette nähtud mootorid ei mahuks lihtsalt ära. Samuti soovis Volvo iga hinna eest säilitada XC90 turvatsoone – on ju just turvalisus Volvo põhiloosungiks. See põhjendab ka silindritevahelise 90-kraadise nurga asemel 60kraadise kasutamist – iga sentimeeter on arvel. Tulenuseks on äärmiselt kompaktne jõuallikas, millel pikkust 754, laiust aga vaid 635 mm. Et nii silindriplokk kui plokikaas on alumiiniumsulamist, väärrib mainimist ka vaid 190 kg mass. Vaa-

tamata kompaktsusele on võimsusnäitajad igati täiemõõdulised – 315 hj ja 440 Nm.

Ehkki Volvo püüab meid uskuma panna, et kasutatav põikiasetusega V8 on loodud spetsiaalselt Volvo tarbeks, pole see ometi täis tõde. Fordi ja Yamaha koostöö algus ulatub juba 80ndate aastate keskpaika, mil Dearbornis plaaniti keskmootoriga sportautot. Asja sellest küll ei saanud, kuid selle koostöö tulemusena on ajaloost võtta Fordi projekteeritud ning Yamaha toodetud V8, mida kasutati aastatel 1996–1999 American Taurus SHO-I (*Super High Output*). Tõsi, selle mootori töömaht oli vaid 3,4 liitrit, kuid silindrite nurk oli sama – 60 kraadi. ZZ

Neliveo ja võimsa V8-jõuallikaga kombinatsioon teeb XC90-st tõelise talveauto.



#### V50 sai nelikveo

Täies talvevarustuses nelikveoline V50 – kuni rattakettide ja haagisel oleva "lisavarustuse" välja!

■ Volvo uusima V50 mudelivalikus on nüüdsest ka neljarattaveoline Volvo V50 T5 AWD.

Viiesilindrilise 2,5liitrise töömahuga mootoriga mudeli nelikveosüsteem on analoogne suurematel Volvo mudelitel kasutatavaga, baseerudes elektriliselt juhitaval hüdrotsiduril (Volvo kõnepruugis tähistab seda sõna Haldex). Kuuekäiguline manuaalkast laenati Volvo sportlikelt R-mudelilt (S60R ja V70R).

Ehkki V50 on lähisuguluses Ford Focusega, pole plaanis sama nelikveosüsteemi Fordile ümber istutada. Kliendile tähendab nelikveo lisamine võrreldes esiveolise T5-versiooniga 33 000 krooni suurust hinnalisa – sõltuvalt varustustasemest ulatuvad V50 T5 AWD hinnakäärid 509 000 kroonist kuni 579 000 kroonini.



#### Volvo V50 T5 AWD

|                         |          |
|-------------------------|----------|
| Töömah, cm <sup>3</sup> | 2521     |
| Võimsus, hj             | 220      |
| Moment, Nm              | 320      |
| 0–100 km/h              | 6,9*/7,3 |
| Kiirus, km/h            | 240*/235 |
| Kütusekulu, l/100 km    | 8,8*/9,5 |
| Hind (alates), kr       | 509 000  |

\* manuaalkastiga

