



Äripäev Online

<http://www.aripaev.ee>

Volvo maastur on muutunud defitsiidiks

Tõnu Tramm

28.02.2003 00:00

Tonu.Tramm@aripaev.ee

Esimene Volvo maastur XC 90 jõuab Eestisse Motorexiks, millal järgmised jõuavad, pole teada, sest auto on muutunud maailmas tõeliseks defitsiidiks.

Volvo uus linnamaastur XC 90 on kogu maailmas ülimalt nõutud, seda eriti USAs. Kuna just viimane on Volvo jaoks võtmeturuks, on väiksemad riigid sunnitud ootama. Kaasa arvatud Eesti, kuhu esimene auto jõuab alles Motorexi ajaks. Ja sedagi tänu sellele, et tellimus anti talle sisse sisuliselt eelmise Motorexi ajal. Seega, kel nüüd autot nähes tema vastu huvi tekib, võib tellimuse sisse anda ja järgmisele Motorexile õnnestub ehk "juba" uue Volvoga sõita. Nali naljaks, kuid umbes sinnakanti Volvo tellimusjärjekorrad tõepoolest jäävad.

Et auto sedavõrd nõutud on, selles pole ka midagi imeks pandavat. On ju Rootsi autotootja kogemused sedalaadi, mis eeldavad masinast nii korralikku sõiduautot soojades lõunamaades kui ka vastupidavat maasturit karmis pakases. Just viimases võis veenduda mõned nädalad tagasi Põhja-Rootsis toimunud talvetestil.

Kahjuks (või osalejatele õnneks) ei paukunud Botnia lahe põhjakaldal toimunud talvetesti ajal vali pakane, külmakraade oli umbes sama palju kui meil Eestis. Sestap ei oska midagi kosta selle kohta, kui kiiresti auto soojeneb ja kuidas ta ekstreemtemperatuurides toimib. Küll aga sai täies mahus proovile panna auto võimed toime tulla libedaga ja selles osas võib vaid kiidusõnu lausuda. Reeglina ei ole külglibisemisevastase süsteemiga varustatud autoga jäärajal suurt midagi teha, sest libisemise tekkel "poob" üks ratas ootamatult järsku kinni ja ei lase lahti enne, kui saavutatud hoog viimseni maha pidurdatud. Auto säilitab küll kursi, kuid aja peale sõites ta pigem ahistab, kui abistab. Sama eeldasime ka Volvolt, kuid ei midagi säärast. Vaatamata sellele, et Volvo dünaamiline stabiilsus- ja veojõukontroll DSTC (Dynamic Stability and Traction Control) kontrollib auto rataste tegevust 100 korda sekundis, töötab ta kurvides sedavõrd intelligentselt, et isegi jäärajal on võimalik selle autoga üsna kiireid ringe teha. Kui DSTC välja lülitada, laienevad kiirusearmastajate võimalused omapäi tegutseda märgatavalt, kuid ekstreemolukorras tuleb kui nõiaväel appi veel üks süsteem, mida pole võimalik välja lülitada – RST (Roll Stability Control), mis kontrollib auto kaldenurka, ja kui see juba ohtlikult suureks läheb, siis võtab sujuvalt taas hoo maha. Väga libedal teel mõistagi ei pruugi sellest alati kasu olla, kuid päris piruetti ei ole selle autoga siiski kuigi lihtne teha. Kahetonnine raskus ja head naastrehvid ikka nii palju hoiavad, et auto kurvis kergelt kaldesse läheb, olgu nii libe kui tahes. Igatahes töötab kogu elektroonika sedavõrd märkamatu, et ka algajad juhid tunnevad end Volvo roolis tõeliste proffidena, ja kui selle autoga on üldse võimalik rajalt välja pörutada, siis pigem inertsist ninaga valli kui libedusest taguots ees.

Loomulikult mõjutab stabiilsusprogramm kogu auto nelikvedu ehk juhib elektrooniliselt veojõudu eri rataste vahel vastavalt haaketegurile. Kuival maanteel on auto esiveoline, vastavalt vajadusele võib ta aga suunata kuni 65 veojõust tagaratastele. Kui üks ratas kraabib, suunab ta jõu teistele ratastele, kui kas või üks ratas teega kontaktis on, siis auto ka liigub. Sestap pole mingi kunst mitukümmend meetrit laial ja joonsirgel

jäätrassil selle autoga sõita isegi 180 km tunnikiirusega, ilma et tekiks vähimatki ohutunnet. Automaatkäigukast jagab ülekannet piisavalt suure varuga, et jätkuks nii kiirust maanteel kui ka jõudu maastikul.

Ka muus osas on Volvo maastur igati konkurentsivõimeline. Lisandub mahukas pagasiruum ja seitsme istekoha võimalus.

Mootorivalik on selline, et verivärske Porsche maasturi Cayenne'iga just ei võrdle, kuid 210 ja 272 hj bensiinimootorid liigutavad autot siiski piisavalt nobedalt. Lisaks on saadaval 163hobujõuline diiselmootor, mida Rootsis paraku testiks väljas ei olnud.

Eeldatavalt hakkavad XC 90 hinnad pihta 600 000 kroonist ehk on umbes samas kandis kui VW Touaregil.

mootor: 3,0 R6 topelt-turbo

võimsus: 272 hj

pöördemoment: 380/1800–5000 Nm/rpm

tippkiirus: 210 km/h

kiirendusvõime 0–100 km/h: 9,3 s

keskmise kütusekulu: 12,7 l / 100 km

tühimass: 1982 kg

kütusepaagi maht: 72 l

mõõdud

- pikkus: 4800 mm

- laius: 1900 mm

- kõrgus: 1740 mm

- telgede vahe: 2860 mm

- kliirens: 218 mm

Allikas: Volvo CC





□ Nii sõiduki soliidne sisustus kui ka välimus annavad selgelt mõista, et tegu on just Volvo poolt toodetud maasturiga.