



Sisemise ilu võlu

Tuttav välimus? Jah. Aga Raivo E. Tamm naudib Volvo XC90 sisemist ilu – V8-mootorit.

Olles millegagi harjunud, ei taha inimene enam suuri muutusi. Mäletate, Volvod olid kunagi kandilised? Küllap meenub ka 1990-ndate teisel poolel "ümara" Volvo S40 tekitatud reaktsioon: "See pole enam see e e ! Volvo on surnud!"

Mõni aeg tagasi tõusis volvolutsioon taas uutesse kõrgustesse, sündis Volvo XC90. Esimene päris maastur Cross Country 70 järel. "Mehine, kuid mitte *macho*, võimas, kuid mitte agressiivne," kuulutas Volvo. Nüüdseks on see loosung saanud loogilise täienduse: V8-mootori.

Veidi kuldseid kuuekümnendaid

Ah et selline pole enam mingi Volvo? Kuid minule meenutab XC90 hoopis kandiliste- e e l s e t, 1960-ndate Volvo P1800-t (vt ka ABE nr 8/2004). Peent järjepidevust leidsin esivõre ja tulede ning sisu – nahkistmete, armatuurilaua kellade ja puitrooli juures. Retroelemendid on minu jaoks tänapäevaste autode juu-

res ühed nauditavamad.

Väliselt V8 eelmistest XC90 variantidest ei erine. Eestivaates hakkab silma nikililäikeline P1800-t meenutav iluvõre, millel ilutseb "V8", mis kaunistab ka auto tagaosa. Külgvaadet värskendavad spetsiaalsed 18-tollised poleeritud valuveljed, millesse V8 asemel on sisse pressitud XC. Seda siis välimusest.

Aga kui palju on meile mehepoeegadele pähe taotud, et tuleb näha ka sisemist ilu! V8-mootor ongi põhjus, miks Eesti teedel juba tuntud kuju taas ette võtsime.

Volvo V8 on kompaktne, alumiiniumist, põikiasetusega. Kui kaheksa silindri koostöö jaoks on *victory*-märk tavaliselt laiali, 90-kraadise nurga all, siis Volvo tõmbab read koomale. Kolvid kepsutavad 60-kraadise nurga all, mis ongi täpselt V-tähe moodus. Võit missugune!

Veel uuendusi: silindriread ei asetse kohakuti, vaid vasakpoolne rivi eespool. Mitte pelgalt kompaktsuse pärast. Ütled Volvo, mõtled turvali-

sus. Kui auto satub laupkokkupõrkesse, jooksevad silindrid üksteisest mööda. Ja suure töökoormusega ei sõida põiki asetsev mootor teile sülle. Lisaks on see võimas mootor turulolevaist üks puhtamaid, vastates Euro 5 standardile.

Nagu iga silindri kohta on neli klappi, leidub väljalasketorustikus ka neli katalüsaatorit. Seadmed saavutavad töötemperatuuri kiiresti ja puhastavad gaase tõhusalt.

Mootori põikiasendi nimel on äärmiselt kompaktne ka käigukast. 6-käiguline automaatkast tagab sujuva käiguvahetuse ja igal käigul maksimaalse võimsuse. Nelikvedugi pärineb uuest põlvkonnast – Instant Traction, mis näiteks maanteel jagab iseseisvalt rohkem veojõudu esisillale.

Istume sisse

Kas pole juba piisavalt meelitatud? Istume sisse! Kohe näha, et uks avaneb lipulaeva salongi. Rooli taga osutub esimeseks maiuspalaks rool ise.



Kolmas istmerida näikse kuuluvat koolijütsidele.

Kui maastik igav, võib eesistuja selja taga filmi vaadata.





Fotod: Aivar Kullamaa



Luksuslikult juhikohalt avaneb suurepärase vaade.

Kui oleks võimalus, pörutaksin XC 90 roolis kas või ümbermaailmareisile.



V8 ei ole mitte ainult jõuline, vaid ka turvaliselt kompaktn.

Puit, kolmeharuline, mis tõmbab sõrmed endale kui magnetiga ümber. Peopesadele mõjuvad mugavalt nii puit ise kui ka stiilselt traageldatud nahksed üleminekud kodarate ühenduskohtades.

Proovisõiduauto istmeid kattis ülimeeldivas toonis nahk: ei must, ei hall, ei roheline, vaid justkui kõik need värvid kokku. Tõsi, esmalt tundus katematerjal libedavõitu ning tekitas istmelt mahalibisemise tunde. Istmeasendit saab enda vajaduste kohaselt müllu salvestada.

Madalaimas asendis istmepadi jätab nähtavuse suurepäraseks (mootoriruumi kaas jätkab joonelt esiklaasi suurt kallet). Ka salongi tahavaatepeeglist avaneb hea vaade, mida isegi tagumised reisijad segama ei ulatu. Paljudes autodes juht tahavaatepeeglist üksnes neid näebki. Auto parkimisabi annab signaali ka siis, kui tagurdamisel heina tuust ees turritab.

Minek on ülivõimas, ent V8 ise seejuures üllatavalt vaikne. Täisgaas katkestab iseteadliku kõutsi röögatusega kevadõise nurrumise. Sellegipoolest püsib tunne, nagu häälitseks mootor kusagil kaugel-kaugel...

Promomaterjalides kiideti kuuekäigulise automaatlülituste sujuvust, kuid gaasi põhja surudes tuleb esimest lülitust pärast hetkelist mõt-

tepausi siiski oodata. Mis ei tähenda et 2223-kilose tühimassiga masin teel raskena mõjuks. Roolgi tundub mingitel hetkedel veidi "vedel" olevat. Roolivõimendust varieerib auto ise ja tõmbele eelnevat pausi saab käiguvalitsa +/-režiimiga omatahtsi kahandada.

Ei näe välja? Vaata filmi

Proovisõitsime teede lagunemise ajal, kuid augud kruusateedes jäid tajumata. Aeglasemalgi liikumisel kruusakarjääris torkas silma, et iga väiksemgi parempoolse esiratta alla jääv lomp läkitas pritsmed esiklaasile.

Vett tõrjuvad klaasid jätsid esimesed küljeaknad puhtaks. Eriti ilmekas kontrast avanes võrdlusel poriste tagumiste küljeakendega. Kuid tagaistujail on muudki tegevust kui välja vaadata: esiistmete seljatugesed plingivad kaks DVD-ekraani, "makk" ise asub keskkonsoolis külmiku taga. Et mitte kaasreisijaid häirida, võib filmi kõrvklappidega kaeda.

Keskmine istmerida pakub head lahendust juhuks, kui pardale mõni allameetrimees satub: keskmise istme tagasi ja kõrgemaks klappimise teel tekib lapseiste.

Kolmanda rea mõnusad nahkistmed (mis näivadki olevat allameetrimeelestele mõeldud, sest kogukama-

tel on sinnapääsemise ja -jäamisega raskusi) saab peenelt pakiruumi põrandaks kokku klappida. Klappimise endaga on aga parasjagu pusi-mist. Tekib ka küsimus, kuhu panna pakiruumi kate?

Linnas võtab maastur igal juhul ohtralt kütust, mulle pakkus see näit huvi rohkem maanteesõidul. Enamjaolt asfaldil, sekka kruusateel – keskmise kiirusega 54 km/h tuli keskmiseks kütusekuluks 12,8 l sajale. Ametlik tabel pakub üleüldiseks keskmiseks 13,5 liitrit.

Kui neli ja pool aastat tagasi viisin läbi Volvo XC70 esmaesitlust Eestis, oli Volvo tehasele saadud prooviautoga kohal ka hr Christer Gerlach. Kuulus rootsi üksirändaja sai uhiuue mudeli prooviks, et kas või ümber maailma sõita. Mida ta ka tegi.

Nüüd, kulgedes ise uhkelt (mis ongi õigeim sõna muljete kokkuvõtteks) XC90 V8-ga linnast maale ja tagasi linna, meenus mulle hr Gerlachi õnnelik juhus. Tundsin 100%, et kui mulle pakutaks seda XC90 V8-t proovisõiduks ümber maailma, ei mõtleks ma hetkegi kauem, kui V8 ise mõtleb enne tõmmet! Reis algaks kohe, sest nägin hr Gerlachi silmis naudingut sõidust tollase Volvo maastiku-lipulaevaga. Mäletan, et temagi tundis end väga uhkelt. Xstra Class! V8!

Raivo E. Tamm

VOLVO XC90 V8

Uksi/kohti	5/7
Mootor	V8 otto
Töömaht	4414 cm ³
Võimsus	232 kW (315 hj) @ 5850 p/min
Pöördemoment	440 Nm @ 3900 p/min
Käigukast	6käiguline automaat
Jõuülekanne	nelikvedu
Rehvimõõt	235/65 R 18
Pikkus/laius/kõrgus	4798/1898/1740 mm
Teljevahe	2857 mm
Pakiruum	530–1837 l
Kütusepaak	80 l
Tühimass/kandevõime	2223/567 kg
Tippkiirus	210 km/h
Aeg 0–100 km/h	7,4 s
Keskmine kütusekulu	13,5 l/100 km
Garantii	2 aastat läbisõidupiiranguta
Roostegarantii	8 aastat
Hooldusvälp	20 000 km
Kindlustuskulu aastas	42 568 kr
Hind	932 000 kr

Kindlustusarvutused tegi www.e-kindlustus.ee

