



▲ XC70 näeb võrreldes V70-ga pisut edevam välja – seda eriti tagantpoolt.

◀ Nii välimuses kui sisemuses (eriti sees!) on V70 ja XC70 sugulus Volvo S80-ga ilmne.

▶ Ehkki ametlikult kaks erinevat mudelit, on V70 ja XC70 sedavõrd lähedased, et sisuliselt on tegu siiski ühe ja sama auto erinevate modifikatsioonidega.



Üks "päris" Volvo

Universaalidel ja eriti suurtel universaalidel on Volvo mudelivalikus ülitähtis osa. Nii on selge, et V70 ei ole Volvo jaoks lihtsalt üks mudel paljude seast ja ehkki firma lipulaevadeks on hetkel S80 ja XC90, võib sellesse rivi rahumeeli ka V70 ja tema sõsarmudeli XC90 lisada.

Tõnu Ojala, fotod Tõnu Ojala



Ustulnuk on osutunud parajaks silmamoondajaks – hotelli ette rivi sätitud proovisõiduautod näivad eemalt vaadates kahtlaselt väikesed. Ometi see nii ei ole ning tegu on selgelt optilise pettega, sest vana mudeliga võrreldes on pikkust lisandunud enam kui 11 cm ning telgede vahe on veninud ligi 6 cm võrra. Peamine "süü" lasub siin kõrgusel – uue V70 täpselt 154,7 cm kõrgus (peaaegu 9 cm enam kui nt Audi A6 Avantil) tähendab oluliselt muutunud proportsioone ning see silma ära petabki!

Välimuses (ja ka sisemuses) leiab ohtralt sarnast Volvo suurima sedaaniga S80 (vt TM 10/2006). Eestvaates polegi V70-t võimalik S80-st eristada, tagant ja külgsuunas muidugi küll. Ehkki seos eelmise mudeliga on ilmne, leiab nii mõndagi tuttavat ka kaugemast minevikust. Nii on tagaosa kujunduses

jätkatud sama joont, mida järgiti ka Volvo uue pesamuna C30 juures ja mida on oodata järgmise aasta alul esitletava väikese maasturi XC60 juures. Ja C30 klaasist tagaots – see pole ju midagi muud, kui kunagise legendaarse P1800 uuestisünd!

Universaali tähtsaimad näitajad on seotud mahutavusega ning arvestades uue mudeli kasvanud strateegilisi mõtte, võib eeldada, et ega siingi tagasiminekut toimunud ole. Pakiruumi mahult, mis normaalolukorras on 575 liitrit, teeb V70 ära nii Audi A6 kui 5. seeria BMW universaalversioonidele. Istmete kokkupaneku järel võtavad pisut suurema gabariidiga sakslastest rivaalid juhtkohad siiski napilt tagasi.

Volvole omaselt on taas pandud rõhku ohutusele ja nii pole ime, et vajadusel saab tagaistmed hõlpsasti las-

▲ Pikenenud telgede vahe ja kogupikkus on igati soodsalt mõjunud tagaistujate jalaruumile.





teistmeteks muuta (seejuures kahe erineva kõrguse võimalusega). Loomulikult on varustuses ka kõikvõimalik elektroonika – kuni isepidurduva-hoiatava kiirushoidikuni välja.

Kui senine V70 oli ehitatud samale põhjale nt S60-ga, siis nüüd on tegu juba S80 sõsarmudeliga (telgede vahe on V70-l siiski paar sentimeetrit väiksem). Nii on kasvanud ka reisijateruumi mõõtmed ja tagaistujatel on nüüd 48 mm enam jalaruumi.

Teele

Juhi kohal olulisi muutusi võrreldes S80-ga ei ole. Nipet-näpet leiab muidugi viimistluses ja materjalide valikus ning selles osas pakub rohkem vaatamisväärsust XC70 sõitjateruum. Huvitava elemendina on Volvo hakanud siseruumis julgelt puitu kasutama. Selles osas on eriti põnevad

uuendatud S40 ja V50 (neidki on Eestisse oodata suve lõpul-sügise hakul, nagu ka V70 ja XC70), kuid palju alla ei jää ka V70.

Esmakordselt leiab nüüd V70 ja XC70 mootorikatte alt 6silindrilise jõuallika, sama 3,2liitrise, mida kasutatakse ka S80-l (sellelt mudelilt tuttavat V8-t oodata siiski ei ole). V70-l on lisaks valikus sama 6silindrilise jõuallika 3liitrine versioon, kus puudujäävad hobujõud on kompenseeritud turbo lisamisega, ning vanast valikust tuttav 200 hj viiesilindriline turbomootor.

Uudist leiab ka diislite poolel, kus esmakordselt kasutusel uus teise põlvkonna viiesilindriline D5 (kahes versioonis – kas 163 või 185 hj, XC70-l kasutatakse vaid võimsamat).

Jäigemaks muutunud šassii on positiivselt mõjunud auto juhitavusele, kuid BMWde või Audidega võrreldes

on siin siiski mõningane arenguruum. Kes selles osas nõudlikum, neil tasuks investeerida nn aktiivse veermiku süsteemi Four-C, mis reguleerib seadistusi vastavalt hetke sõidutingimustele ning võimaldab kolme eelhäälestust. Kiiremal sõidul saab pisut norida ka

veidi aeglaselt toimiva automaatkäigukasti kallal, aga siin tuleb silmas pidada sellist "pistasija", et antud juhul peame kiire sõidu all silmas kiiret sõitu Saksa *autobahn*il ehk siis tingimustes, mis Eestis ammu jalameheks jäämist tähendavad! ☺☺

Volvo V70 ja XC70

	V70	XC70
Bensiinimootorid	3,0 (285 hj); 3,2 (238 hj); 2,5 (200 hj)	3,2 (238 hj)
Diiselmootorid	2,4 (185 või 163 hj)	2,4 (185 hj)
Pikkus, mm	4823	4838
Laius, mm	1861	1861
Kõrgus, mm	1547	1604
Telgede vahe, mm	2816	2815

◀ Ehkki maastikuautoks ei saa XC70 kuidagi pidada, rahuldavad tema maastikusõiduomadused enamikku neist "maasturimeestest", kes oma kallite nelikveolistega niikuinii vaid asfaldi möödavad ja ainult üliharva maastikule (st kruusateele) satuvad.

▶ 575liitrise pakiruumi mahu saab istmete kokkupaneku teel (40/20/40) hõpsasti viia pea kolmekordseks.



Tele2 esitleb:

VALGETE ÖÖDE FOTOFESTIVAL

Fototelefonid parima hinnaga ja MMS poolmuidu!

HIND
1980,-

Sony Ericsson
K550i

2 MP kaamera,
autofookus,
videosalvestus



 Sony Ericsson

Hind kehtib liitumisel 18-kuulise Extra 200, Extra 300 või Extra 500 paketi.

TELE2
MILLERNS MAKSTA ROHKEM