



"Skandinaavia luksus!" Selliste sõnadega iseloomustab oma maimukest Volvo S80 projektijuht Silvia Güllsdorf, kelle tagasihoidlikust olekust ei oskaks arvatagi, et just tema taktikepi all on sündinud Skandinaavia esinduslikem sõiduauto.



# Skandinaavia luksuse

Malmö uue Volvo S80 pressis-  
esitlusel tervitavad saabujaid Volvo  
tehase esindajad, kellest osa nägu-  
pidi tuttavad juba varasemast ajast.  
Teiste seas võtab külalisi vastu  
tagasihoidliku olemisega naisterah-  
vas, kellele maskuliinne seltskond  
esimese hooga mingit tähelepanu ei  
oska pöörata. Alles siis, kui algab  
sõiduki esitlus ning rahva ette astub  
toosama naisterahvas, selgub, et just  
tema seisab Skandinaavia ühe luk-  
suslikuma auto loomise taga.

## Volvo uus luksusauto?

Senist Volvo S80 ei ole kunagi luk-  
susautode klassi liigitatud. Kas pro-  
jektijuhi iseloomustus tähendab, et  
uus S80 on luksusauto, mitte enam  
suur-keskklassi esindaja nagu eel-  
käija? Vastus sellele küsimusele  
oleks: nii ja naa!

Ühest küljest on autode klassiku-  
lusvus kinni väga maistes ja konk-  
reetsetel mõõdetavates parameetrites.  
Näiteks auto pikkus. Täieõigusli-  
ku luksusauto maagiliseks pikku-  
sepiiriks on tinglikult seatud 5 meet-  
rit. Sellest vaatevinklist vaadatuna

ei ole S80 luksusauto, sest viiest  
meetrist jääb puudu tervelt 15 sen-  
timeetrit. Kuid on ju ka erandeid,  
näiteks luksuslikud sportkupeed,  
mis veelgi väiksemad, kuid ometi lii-  
gitatakse luksusautode sekka. Miks  
ei võiks ka S80 olla erand?

Teine parameeter on hind. Õige  
luksusauto maksab ikka oma mil-  
jon krooni, S80 aga ligi poole vähem.  
Tõsi, konkreetsest hinnakirjast küll  
veel ei räägita, kuid suure tõenäo-  
susega peaks maksumus kusagile  
sinnakanti jääma.

Kolmas ja kõige peamisem tingi-  
mus on luksuslik interjäär ja sõidu-  
mugavus. Selle parameetri alusel  
võiks uus S80 küll vabalt sõiduau-  
tode lugupeetumate seltskonda  
kuuluda. Varustusnimekirjast leiab  
pea kõik, mis ühel korralikul luk-  
susõidukil olema peab: ventilieri-  
tavad nahaga kaetud istmed, tagu-  
miste istmete soojendus, adaptiivne  
püsikiirusehoidja, maailma tippta-  
semel audiosüsteem, reguleeritav  
vedrustus jne jne. Lisaks võimas V8-  
mootor koos nelikveoga. Kui kõik  
need asjad kokku panna, küünib  
tõenäoliselt ka hind luksusautole so-

bivani. Seega: projektijuhi jutt vas-  
tab tõele, ehkki suure tõenäosusega  
jääb ka uus S80 vähemalt Eesti müü-  
gistatistikas endiselt suur-keskau-  
tode reale.

## Hoiatab kokkupõrke eest

Adaptiivne püsikiirusehoidja ACC,  
mis radari abil eessõitva autoga dis-  
tantsi hoiab, ei ole ammuilma min-  
gi uus nähtus. Küsimus on vaid sel-  
les, et kui eessõitva auto seisma jääb,  
siis kas suudab ACC auto ilma juhi-  
ta peatada. Siiani on sellise süsteem-  
iga maha saanud vaid Mercedes  
oma uuel S-klassil. Teised autotoot-  
jad aga ei kiirusta süsteemi raken-  
damisega, kardetakse, et see hajutab  
tähelepanu ja juht jääb liiga palju  
autole lootma. Tehnika aga jääb  
tehnikaks ja allakirjutanalgi on kog-  
emus, kuidas seesama süsteem vih-  
masajus sõites lihtsalt lolliks läks.

Ka Volvo ACC ei pidurda, küll aga  
on ohutuse mõttes lisatud Collision  
Warning ehk kokkupõrke-hoiatus-  
süsteem. Kui auto eeskulgevale sõi-  
dukile ohtlikult lähedale satub, hak-  
kab tööle helisignaali ja juhi nina all



Volvo roolis hakkab juhil "igav", kõik tingi-  
mused mugavaks sõiduks on olemas.



Ehkki üldisain on jäänud samaks, on erine-  
vused siiski märgatavad.



# naiselik vorming

vilkuma tulerida. Seda süsteemi tutvustati spetsiaalsel rajal, kus eessõitva masina külge kinnitatud ohutu õhukott autot imiteeris. Tagumise auto juhil paluti vasakust küljeaknast välja vaadata ja omi mõtteid mõlgutada. Ootamatult eessõite auto aga pidurdas, jõuab helisignaali kisa peale pidureid põhja vajutades seisma jääda mõned sentimeetrid enne eesseisvat objekti. Isegi kui juhi tähelepanu oleks suunatud näiteks tänaval jalutavale miniseelikus naisterahvale, suudaks juht helisignaali järel kohe pidurit vajutades enne peatuda, kui ta oma auto esiosast ilma jääb.

Hoiatuse hetk sõltub ka kiirusest, mida suurem kiirus, seda varem signaal tööle hakkab. Kiirteel sõites juhtus üsna mitu korda, et ümberreastuv auto ette keeras ja süsteem pidas vajalikuks juhti igaks juhuks hoiatada.

Siiani olid Volvo mudelivalikus peamiselt viiesilindrilised reasmootorid, mis on ka uue mudeli loetus. Küll aga on lisandunud esmakordselt ka täiesti värske kuue-

silindriline reasmootor. Töömahuks on sellel jõuallikal 3,2 liitrit, võimsust 238 hobujõudu ja pöördemomenti 320 Nm. Sellest piisab, et viia automaatkäigukastiga auto paigalt 10 km tunnikiiruseni 8 sekundiga. Samas kulub kütust keskmiselt alla 10 liitri 100 km kohta. Proovisõidul näitas see mootor end väga positiivsest küljest. Tõsi, Volvo tüppmudeli, 4,4-liitrise V8-ga, mis annab välja 315 hj, teda muidugi ei võrdle, aga mineku üle kurta küll ei saa. Pealegi on ta vaikne ning sõit suisa lust.

## Roolis hakkab igav

Lisaks on mudelivalikus eelmaintud V8, 2,5-liitrine bensiiniturbo (200 hj) ning kaks versiooni 2,4-liitrisest diiselmootorist (163 ja 185 hj). Viimased kolm on saadaval nii manuaal- kui ka automaatkäigukastiga, kaks võimsamat aga üksnes kuueastmelise automaatkäigukastiga, millel ka käsitsilülitamise võimalus. V8-mootoriga versioonile on lisatud nelikvedu.

Kui rääkida tunnetest, mis valda-

vad uue S80 roolis istudes, võib need kokku võtta sõnaga: igav! Seda mõistagi positiivses mõttes. Saavutades sobiva kiiruse, lülitad sisse püsikiirusehoidja ning spidomeetrit pole enam tarvis vaadata. Püsikiirusehoidja hoiab eessõitva autoga ise distantsi. Kui juhtubki, et keegi ootamatult ette keerab või ees pidurdab, annab kokkupörke-hoiatussüsteem sellest kohe teada. Rool on Volvol piisavalt jäik ning selle jäikust annab reisiarvutist ka ise tinnida. See- ga, ka rooliga pole muud muret, kui reguleerida auto sõitma soovitud suunas. Kuna Eestis pole aga eriti käännulisi teid, siis ka see ei nõua juhilt just väga palju aega.

Millega siis juht üldse tegelema peaks, et uni peale ei tuleks? Kaas- sõitjaga maailmaprobleeme lahata on üks asi, teine asi on nautida audiosüsteemi, mis Volvol on igati hea. Nagu kogu ülejäänud auto, mille puhul on raske norimist leida ka siis, kui vigu väga otsida. Jääb üle vaid tõdeda, et Volvo tagasihoidliku olemisega naisprojektijuht on teinud oma tööd tõelise hoole ja armastusega.

Tõnu Tramm

## VOLVO S80 S16

Uksi/kohti	4/4
Mootor	R6 bensiin
Töömaht	3192 cm <sup>3</sup>
Võimsus	175 kW (238 hj)
Pöördemoment	320 Nm @ 3200 p/min
Käigukast	6-astmeline automaat
Jõuülekanne	esivedu
Rehvimoot	245/50 R 17
Pikkus/laius/kõrgus	4851/1860/1490 mm
Teljevahe	2835 mm
Pakiruum	480 l
Kütusepaak	70 l
Tippkiirus	240 km/h
Aeg 0–100 km/h	8,0 s
Keskmine kütusekulu	9,8 l/100 km
CO <sub>2</sub> emissioon	234 g/km
Garantii	2 aastat läbisõidupiiranguta
Roostegarantii	8 aastat
Hooldusvälp	20 000 km/1 kord aastas

## Hind alates

pole teada

**+** Turvaline, palju uusi tehnoloogilisi lahendusi Volvo mudelivalikus.

**-** Uuendused väliskujus vähe hoomatavad.

**JÄRELDUS** palju sõltub sellest, milliseks kujuneb auto hind, kuid pole mingit kahtlust, et tegu on Skandinaavia autotööstuse luksuslikema esindajaga.