

Universaal, mis ei vaja põhjendusi



Ajad, mil mootorrattastega sõitsid need, kel auto jaoks raha ei jätkunud, ja universaalidega need, kes mõõtsid elu pakiruumi mahu järgi, on möödas.

Volvo V60 kinnitab seda taas kord. Uustulnuk on üks elegantsemad universaale, mille ihaldamiseks ei pea koostama pikka nimekirja asjalikest põhjendustest, miks just see keretüüp ja mitte mõni muu. Disain on argu-

ment, sest Volvo tabab hästi piiri: V60 sportlikkus ei mõju pealtükkivalt ja korralikkus ei tähenda igavust. Ühtlasi - hoolimata heast välimusest ei anna uus universaal praktilisuses grammigi järele. Vastupidi, pakiruum mahutab umbes 100 liitrit rohkem kui eelmisel mudelil (529 l)

ja veidi enam kui peakonkurentidel Saksa maalt ehk Audi A4-l, Mercedes C-klassil ja BMW 3. seerial.

Varasemast suurem

Võrreldes 2010. aastal esitletud eelmise põlvkonna V60-ga tehti uus koguni 13 sentimeetrit pikem ja 10 sentimeetrit pikema telgede vahega. Siit tuleb otsida mitte ainult suurema pakiruumi, vaid ka märksa avarama sõitjateruumi põhjuseid. Paljudele piisab teadmisest, et tagaistmel valitsevad tõeliselt avarad olud. Kes tahavad täpsemat tõestust, siis nn põlvkliirens kasvas vana mudeli 15 millimeetrit 51ni. Uus mudel tehti vanast küll kolm sentimeetrit madalam, kuid ruumikuses seda küll kuidagi ei tunneta.

Esiistmetel sõitjatel ei ole samuti mugavuse üle kurtmist. Küll aga tuleb moodsa Volvo juhil harjuda nupuvaeguse ja puute-tundlikkusega. Puiduga viimistletud ja suure ekraaniga armatuurilaud mõjub kahtlemata noobliit, kuid veidi enam otseteenuppe ei muudaks kujutust üldse halvemaks, need hoopis hõlbustaksid märgatavalt kasutamist.

Volvo mootorid ehitatakse teadupärast moodulitena, bensiini- ja diiseldiisellikad on põhikonstruktsioonilt sarnased, valmivad samal vooluliinil ning nendega liidetakse hiljem vajalikud sõlmed. Mõni saab külge turbo, mõni lisaks ka mahtkompressori, mõni pannakse paari elektrimootoritega.

Võtame näiteks ühe proovitud V60st tähi-sega T6. Sel on kaheliitrise töömahuga nelja-silindriline bensiinimootor, mida täiendavad nii mahtkompressor kui ka turbo, aga sama mootorit pakutakse ka vaid turboga. Proovitud versioon arendas 310 hobujõudu ja 400 njuutonmeetrit ning veojõud juhitakse kõigi nelja vedava rattani kaheksakäigulise auto-maatkäigukasti vahendusel.

Mahtkompressor aitab mootorit madalatel pööretel (kuni 3000ni), misjärel lahutab sidur selle mootorist ning ülelaadimise võtab enda peale turbo. Nii saab veojõu üht-lasemaks jõuallika erinevatel töökiirustel. 0-100 km/h ajaks annab Volvo sportautoli-kud 5,8 sekundit.

Madalatel pööretel käitub V60 T6 vägagi taltsalt, võib rahulikult ummikust tiksuda või



Volvo V60 näeb elegantne välja, samas ei ole praktilisust disainile ohverdatud.



Ruumi on Volvo uues universaal palju. Kujustus klappib teiste uemate Volvodega.



Pakiruum mahutab 529 liitrit, mida on umbes 100 liitrit rohkem kui eelkäijal.

uimerdada mõne veoauto taga. Kui aga gaasi anda, siis kõrgemal pööretel juhtub kiiresti ja palju, aga hästi juhitava moel. Vedrustus hoiab auto kindlalt teel, mängib kaasa, valitseb kaldeid ja loob tunnetuse. Tulemus on midagi sellist, mida autosõitu nautiv inimene oma pereuniversaalilt ootab. Millestki väga sportlikust samas rääkida ei saa, aga iseloom on kaugel ka tuimestest.

Pingevara diisel

Kui T6 karakterist leiab teatavat pinget ja rahutust, kõrgemal pööretel ka kärsitust, siis D4 diisel on teisest puust. Mootor on ikka seesama alumiiniumplokkiga kaheliitrine neljasilindriline, kuid nagu öeldud, on sadesüü-te asemel survesüüde ning komplektis vaid turbo, võimsust 190 hobujõudu, pöördemo-ment 400 njuutonmeetrit. Veavad esirattad, käigukast on automaatne ja 0-100 km/h aeg 7,9 sekundit.

Tulemus ei ole mõistagi nii dünaamiline kui T6-l, kuid kaugel aeglasest ja kahtlemata enesekindel, samas kuidagi vaba ja sundima-tu. Vaielge vastu, kui soovite, aga siinkirjutaja meelest klappib auto iseloomuga D4 diisel ter-vikuna isegi paremini kui rahutu T6.

Uue V60 hinnakiri algab 39 380 eurost (150 hj diisel), artiklis kirjeldatud mudelid maksavad vastavalt T6 AWD 50 690 eurost ja automaatkäigukastiga D4 44 780 eurot. Varustuspakett on rikkalik. Artikli maht ei võimalda V60 ja konkurentide hinnakirjade detailset võrdlust, kuid üldjoontes saab öel-da, et need on üsna lähedased.

KRISTJAN SOOPER
BARCELONA - TALLINN

Volvo V60 D4 AT8

- **Hind:** 44 780 eurot
- Hind alates: 39 380 eurost (D3, man.)

TEHNILISED ANDMED

- **Müügil** ► nüüd **Mootor** ► R-4 diisel, 1969 cm³
- **Võimsus** ► 140 kW (190 hj) ► **Pöördemoment** ► 400 Nm
- **Käigukast** ► 8 käiku, automaatne
- **Pikkus/laius/kõrgus** ► 4761/1850/1427 mm
- **Telgede vahe** ► 2872 mm
- **Tühimass** ► 1690-2069 kg
- **Tippkiirus** ► 220 km/h
- **Aeg 0-100 km/h** ► 7,9 s
- **Kütusekulu** ► (k) 4,5-4,7 l / 100 km
- **Garantii** ► 3 aastat

MEELDIB

- disain
- ruumikus
- sõiduomadused

EI MEELDI

- liigne puute-tundlikkus

HIND JA KULUD	★ ★ ★ ★ ★
VARUSTUS	★ ★ ★ ★ ★
SÕIDUOMADUSED	★ ★ ★ ★ ★
KASUTUSOMADUSED	★ ★ ★ ★ ★
DISAIN JA VIIMISTLUS	★ ★ ★ ★ ★

HINNANG

Kristjan Sooper:

Näeb kena välja, sõidab hästi ja mahutab palju – mida universaalilt veel tahta?



RIVAALID



Audi A4 Avant 2,0 TDI
Hind ► 41 250 € **Võimsus** ► 190 hj **Aeg 0-100 km/h** ► 7,7 s **Kütusekulu** ► 4,1-4,31 / 100 km
Kõige soodsama baashinnaga, kuid tagasihoidlikuma varustusega.



BMW 320d Touring
Hind ► 42 020 € **Võimsus** ► 190 hj **Aeg 0-100 km/h** ► 7,5 s **Kütusekulu** ► 4,3-4,71 / 100 km
Tagaveoline, veidi väiksema pakiruumiga. Üsna vana mudel.

TOIMETAJA VALIK: Paljuski maitse küsimus, parima peab selgitama test.