

AMEERIKA UNISTUS



Kui otsastust linnadžiipide tihnikust läbipääsu raiuda, siis S60 on selleks vahe tera.



FOTOD TOOTJA

S

VOLVO LEIDIS OMA VÄRSKELE SPORTSEDAANILE UUE KODUMAA. KUS? EI, HIINA POLE ÕIGE VASTUS. **VOLVO S60** TOODETAKSE NÜÜD AMEERIKAS. KUIDAS AMEERIKA UNISTUS VÄLJA KUKKUS JA KUIDAS SOBIB TALLE SPORTSEDAANI NIMI?

attusin hiljaaegu Instagramis ühele mustvalgele fotole, millel kujutatud Vaikse ookeani rannikut otse Los Angelese külje all. Pildiallkiri ütleb, et koht on Väike Veneetsia Santa Monicas. Lagedas rannas naudib ookeanilaineid kõigest kümme inimest, kohe nende taga kõrgub naftapuurturnide tihe rä-

gastik. Tööstushoonete korstendest tõusevad suitsupilved. Miski ei meenuta praegust palmiranda. Kahjuks pole mainitud foto tegemise aastat, kuid oletada võib, et tegu on läinud sajandi esimeste kümnenditega.

Oli naftapuurimise tipphaeg ning nii mõnelegi jooksis jõukus süle. Juhtus ka ühteist imelikku. Naftapuurimisega pururikaks saanud töösturil Paul Gettyl tuli mõte hakata koguma Euroopa kunsti. Ta osutus kollektsionäärina silmapaistvalt andekaks ja tagatipuks tegi oma kogu tasuta kõigile kättesaadavaks. Kuid olgu peale, see seik ei puuduta Volvo uusmudeli tähisega S60. Küll aga puutuvad asjasse naftarajatised. Ka tänapäeval noogutavad pumbad ja kõrguvad tornid, mis inglite linna lähistel ookeani rannikul

toornaftat maa seest välja imevad ja millest S60 proovisõidurada mööda viis.

Omamoodi vastuolu, ja kes soovib, võib siin lausa näha kaduva ja uue maailma kohumist. Nimelt on Volvo üks neist markidest, kes teatanud peatsest hüvastijärgist diiselmootoriga, ja S60 ongi esimene mudel, millele diislitoidul jõuallikat enam ei pakuta – see on saadaval vaid bensiinimootoriga ja hübriidina. Viimane on osa Volvo elektrifitseerimise plaanist. Elektri ajam toetab bensiinimootorit ja võimaldab ideaalsetes oludes kuni 45 km ainult elektritoitel veereda.

Enne veel, kui mootoritest täpsemalt juttu teha, tuleb märkida, et Ameerikasse, idarannikule Charlestoni tehasesse Lõuna-Carolinas koliti ka S60 tootmine. Kui veokid välja arvata, sai S60st esimene USAs toodetav Volvo. Edaspidi hakatakse neid tootma ka Hiinas, kus juba niikuinii Volvo sid valmistatakse, aga Charlestonis hakkavad praeguste plaanide järgi teiselt tootmisliinilt tulema järgmise põlvkonna XC90d.

NIISIIS, NÜÜD ON HÜBRIID

Volvo S60 on moodsa mõtlemisega loodud auto. Vähe sellest, et on loobunud diislitest, valikust on kadunud ka manuaalkäigukast. Mida pole tõesti põhjust taga nutta, käigukastis õli segamine ei käi kuidagi kokku Vol-

vo luksusliku sõidustiiliga. Diislite asendamine hübriididega võib aga tekitada küsimusi. Kas või seetõttu, et põhikonkurendid – kolm võimsat sakslast Audi, Mercedes-Benz ja BMW – hoiavad diiseljõuallikaid soojas.

Kõigil S60tel on südameks kaheliitrine neljasilindriline turbomootor. Esiveoliste pakutav T5 teeb 250 hj, klassikalise nelikveoga paaris T6 aga juba 310 hj. Hübriididel on tagasilda lisatud elektri ajam, mis võtab energiat kardaanitunnelisse paigutatud akudest ning teeb hübriididest seeläbi samuti nelikveolised.

SPORTSEDAAN. KAS KANNAB VÄLJA?

Ja nüüd läheb lugu tõsiseks. Volvo on nimeetanud S60 sportsedaaniks. Paljugi mis jutuks hea, aga T6 viib kuni kaks tonni kaaluva tegelase sajani 5,6 sekundiga ning see on juba korralik tulemus. Hübriidide puhul: T8 arendab 390 hj ja selle toel lippab auto sajani alla viie sekundi (4,9 s). *Beat that!*, nagu ameeriklased ütlevad.

Aga Volvo keerab veel vinti peale. Kunagine majasisene tuuningukoda, nüüd iseisva margi staatusesse viidud Polestar tegeleb praegu üksnes hübriid- ja elektri autodega. Hübriidsõiduk S60, liignimega T8 Polestar Engineered, paiskub sajani 4,7 sekundiga. See pole enam naljaasi. Samasse kanti

paigutavad BMW, Audi ja Mercedese sama mõõtu sportlikud mudelid. Polestari puudutusega S60 on ka tavamudelist kümme millimeetrit madalam, tal on Brembo pidurid ja Öhlinsi amortisaatorid. Viimased kuuluvad juba tõeliselt rahuldust pakkuvate sportautode juppide sekka. Lisaks välimus – ülbe ja väga tõsiseltvõetav.

Ja sõites ilmnes, et Volvo jutt sportse daanist pole sugugi tühipaljas lubadus. Kui jätta kõrvale asjaolu, et Volvo rool ei tea tagasisidest vähimatki, on see siiski täpne ja hea vastusurvega ning kurvilisel teel käitub auto hästi intuiitiivselt. Hübriidajam koos oma mitme sõidurežiimiga sõidukogemust revolutsiooniliselt ei muuda. Kes seda pelgab, ärgu peljaku. Pigem on ta märkimisväärselt vaikne. Interjäär on luksuslik, Polestari puudutusega kaasnevad kollased turvavööd (mulle tõesti meeldisid!). Veel mugavamate istmete saamiseks tuleks osta Rolls-Royce.

Volvo toob maa peale tagasi robotautode unistajad ja need, kes lubavad lähiajal kõikvõimalike isesõitvate imede saabumist. Meenub, kui kaks pool aastat tagasi Málagas V90 proovisõidul kiitis vastava ala insener juhiabide võimekuse vaata et isejuhtivaks (mida see kohe kindlasti ei olnud!). Nüüd on volüümi kõvasti maha keeratud ja rõhutatakse, et iseäranis kurvides see süsteem juhti ei asenda. Samas näitas Los Angelesse suunduv liiklusvoos sõit, et Pilot Assist on täna parem kui kunagi enne.

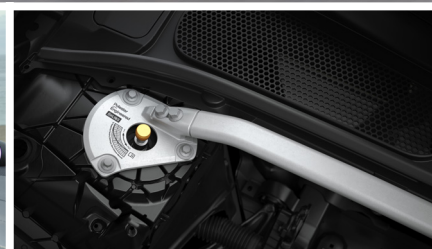
Jah, Alfa Romeo Giulia või mõni konkurent Jaguari tallist, ning miks mitte samasse ritta panna ka BMW, on huvitavamad sõita ja kaasakiskuvamad, kuid Volvo S60 paneb vastu superhea välimuse ning õhulise, valgusse uppuva ja luksusliku sõitjateruumi. Kui otsustust linnadžiipide tihnikust läbipääsu raiuda, siis S60 on selleks vahe tera.



Polestari puudutus. Välimus on ülbe ja väga tõsiseltvõetav.



Luksuslik, tiptasemel viimistlusega, õhuline, avar. Tähelepanu kitsastele esipiilaritele ja kollaste turvavöödele.



Polestari puudutus. Tavamudelist kümme millimeetrit madalam ja Öhlinsi amortisaatorid.



R-Designi varustuses on tavaline käiguvalits, Polestar annab kaasa oma.



Sedaani sale siluett. Ei mingeid juhuslikke detaile: sellest piisab, et luua kallid, väljapeetud ilme.

VOLVO S60

T6 AWD

Mootor: 1969 cm³ R4, bensiin, turbo, 310 hj, 400 Nm

Jõuülekanne: automaatne, 8 käiku, nelikvedu

Sooritus: 5,6 s 0–100 km/h, 250 km/h

Kulu: 8,0–8,9 l/100 km, - g/km CO₂

Kaal: 1680–2020 kg

Hind: pole veel teada

Eestis: kevadel



Massiivsed Brembo pidurid peavad kaks tonni igast olukorrast seisma saama.