

2000472m

S60, V70, XC70 és XC90

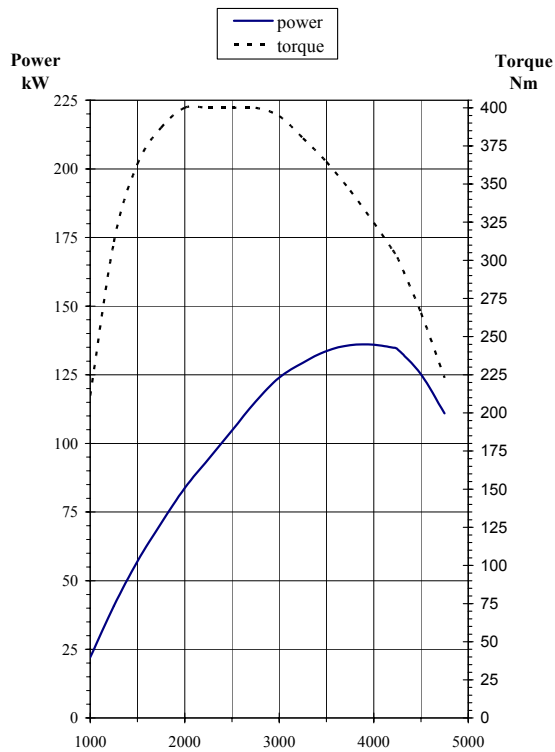
Általános jellemzők

A D5244T4/T5/T6/T7 motorváltozatokat a 2005. 20. gyártási héttől vezetik be. A konstrukció alapja a D5244T/T2 motor.

- A D5244T4/T5/T6/T7 motorváltozatok a teljesítmény kivételével azonosak. A motor teljesítményét az ECM-ben lévő szoftver határozza meg.
- Mindegyik motorvariáns megfelel az EURO-4 szennyező gáz kibocsátási határértékeknek.
- A motorokat csak kézi kapcsolású sebességváltóval vezetik be. Az automata sebességváltóval a 2005. 40. naptári héttől kerülnek gyártásba.
- A motorvezérlő rendszer BOSCH EDC16 típusú.
- Részecskeszűrő cDPF (catalyst Diesel Particulate Filter). A regeneráláshoz szükséges hőmérséklet eléréséhez nem szükséges adalék.
- A sűrítési viszonyt 18,0-ról 17,3-ra csökkentették. Ez jobb feltöltést, jobb teljesítményt eredményez.
- A forgattyúház szellőzés hűtőfolyadék-fűtésű. Elhagyták a PTC-elektromos fűtőelemet.
- A motorok karbantartási intervalluma 30 000 km vagy 1 év = Magyarországon.
Megjegyzés: piacfüggő
- Figyelem! Az S80 továbbra is a "rég" D5244T/T2 EURO 3 motorral készül.

Minősítés

D5244T4

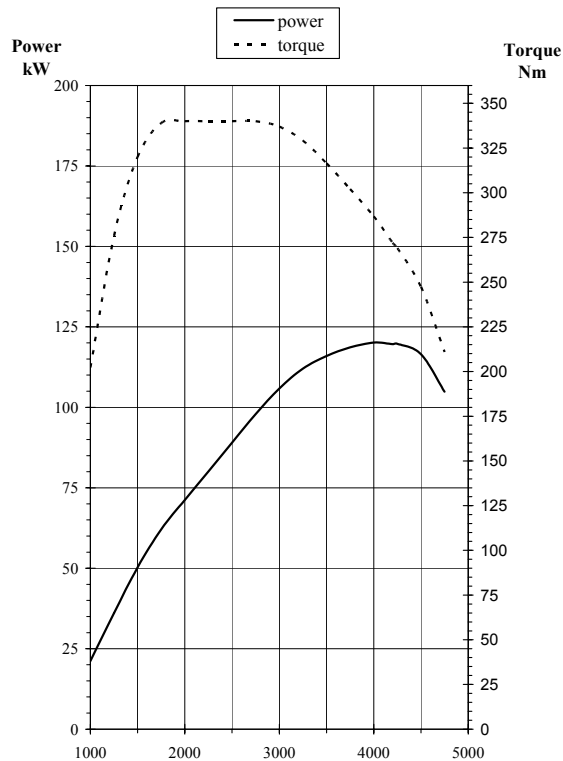
**D5244T4 motor**

Teljesítmény @ 4000/min 136 kW, 185 LE

Forgatónyomaték.....400 Nm @ 2000–2750/min

A motor az XC90, S60 és V70 számára készül.

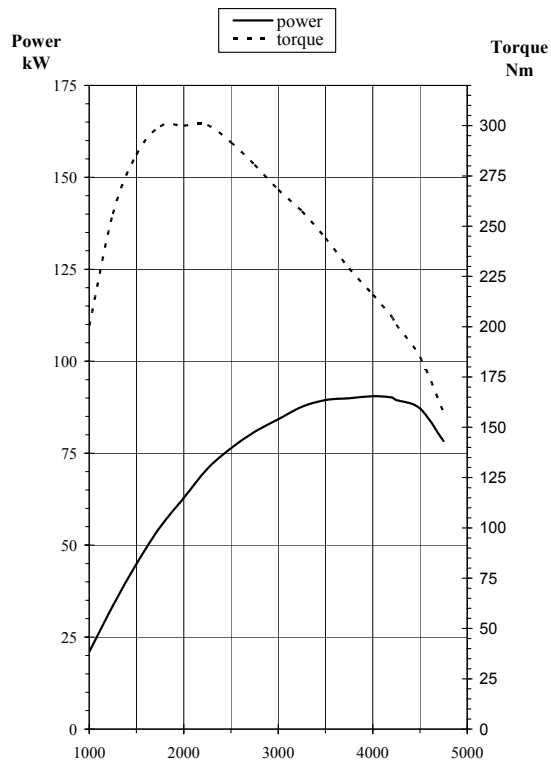
D5244T5

**D5244T5 motor**

Teljesítmény @ 4000/min 120 kW, 163 LE

Forgatónyomaték.....340 Nm @ 1750–2750/min

A motor az S60 és V70 számára lesz rendelhető.

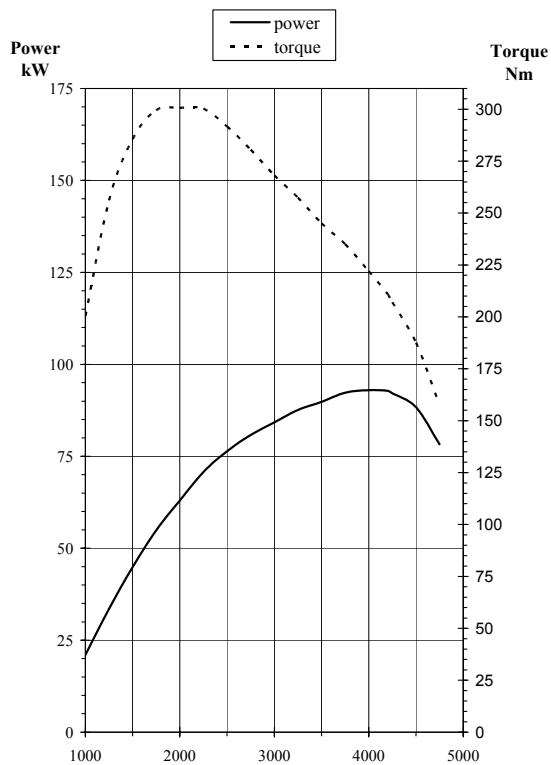
D5244T6**D5244T6 motor**

Teljesítmény @ 4000/min 90 kW, 122 LE

Forgatónyomaték.....300 Nm @ 1750-2250/min

A motor az S60 és V70 számára lesz rendelhető.

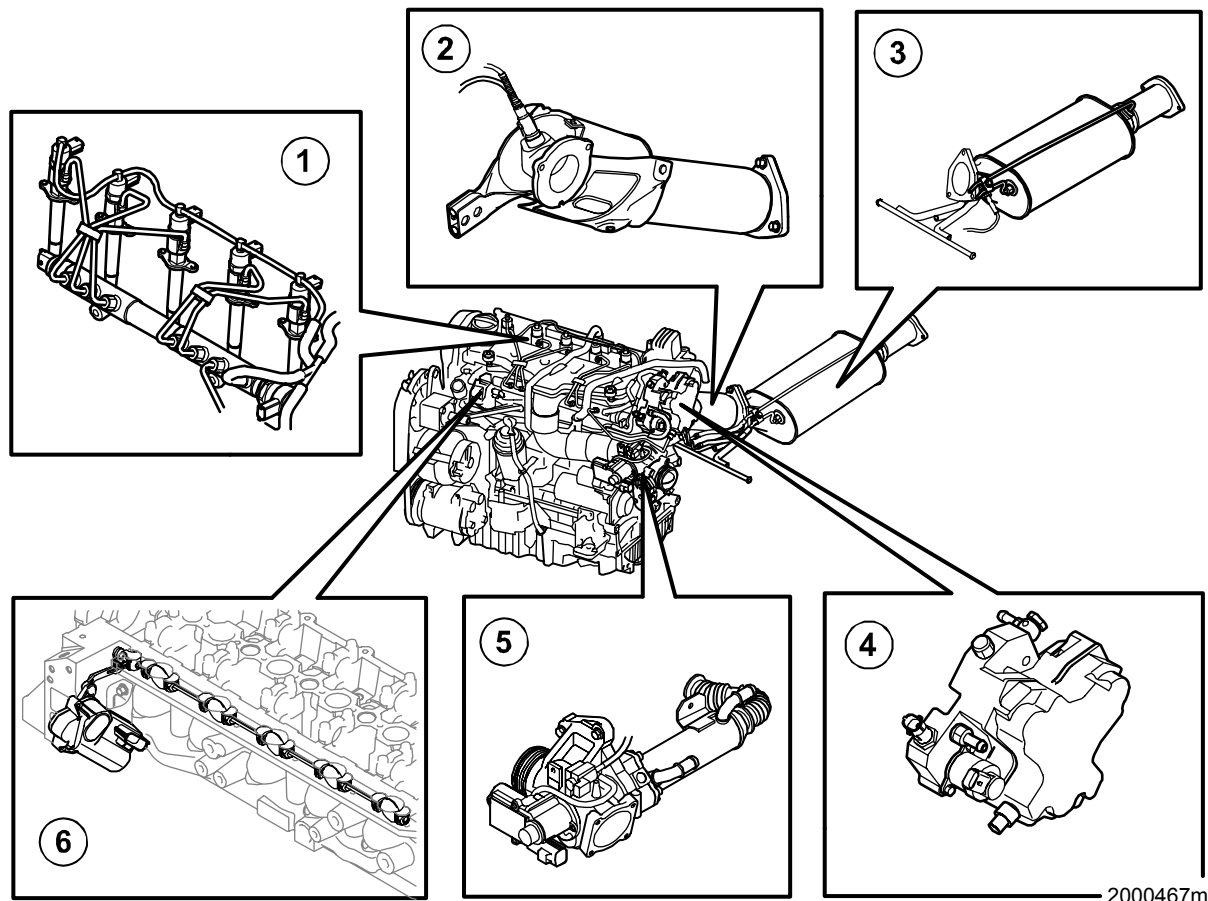
Megj: ezt a motort Magyarországon nem forgalmazzuk!

D5244T7**D5244T7 motor**

Teljesítmény @ 4000/min 92 kW, 126 LE

Forgatónyomaték.....300 Nm @ 1750-2250/min

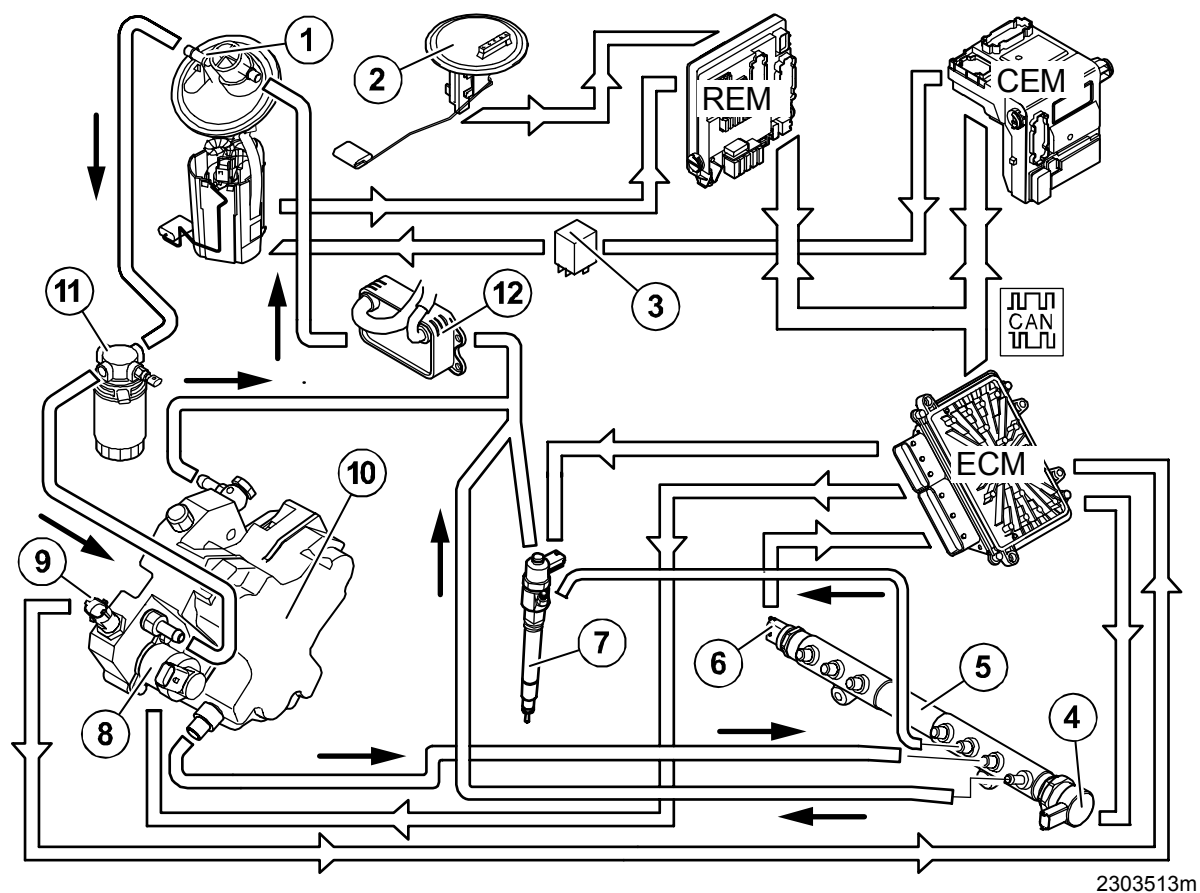
A motor az S60 és V70 számára lesz rendelhető.



Változtatások a D5244T/T2-höz képest

Azért, hogy a motor az EURO-4 előírásoknak megfeleljen, a következő változtatásokat vezették be.

- A befecskendező szelepek (1. poz.) 7 fűvókanyílással rendelkeznek (korábban 5 fűvókanyílás volt). Ezzel jobb égés és kisebb károsanyag-kibocsátás érhető el.
- A katalizátor (2. poz.) nagyobb kapacitású. Csökkent a HC- és CO-kibocsátás.
- cDPF (catalyst Diesel Particulate Filter) (3. poz.), összegyűjti és elégeti a részecskéket. A szűrő ezen túlmenően az oxidációs katalizátorként is működik.
- Nagynyomású szivattyú (4. poz.) Magasabb befecskendezési nyomást alkalmaznak a teljes terhelési- és fordulatszám-tartományban. Ez jobb üzemanyag-/levegő-keveredést biztosít, aminek következtében hatásosabb lett az égés.
Megjegyzés: a max. 1600 bar nyomás nem változott.
- EGR (5. poz.) nagyobb mértékű használata csökkenti az NOx-kibocsátást.
- Változtatható állású csappantyú, ún. levegő perdítő csappantyú (6. poz.), amelyet a hengerfej tangenciális csatornáiban helyeztek el. Ez vezérli a levegőelosztást a hengerekhez menő tangenciális és az ívelt csatornák között.
Az ívelt csatornákon áramló, viszonylag több levegő az erős örvénylést hoz létre, ami javítja az égés folyamatát.



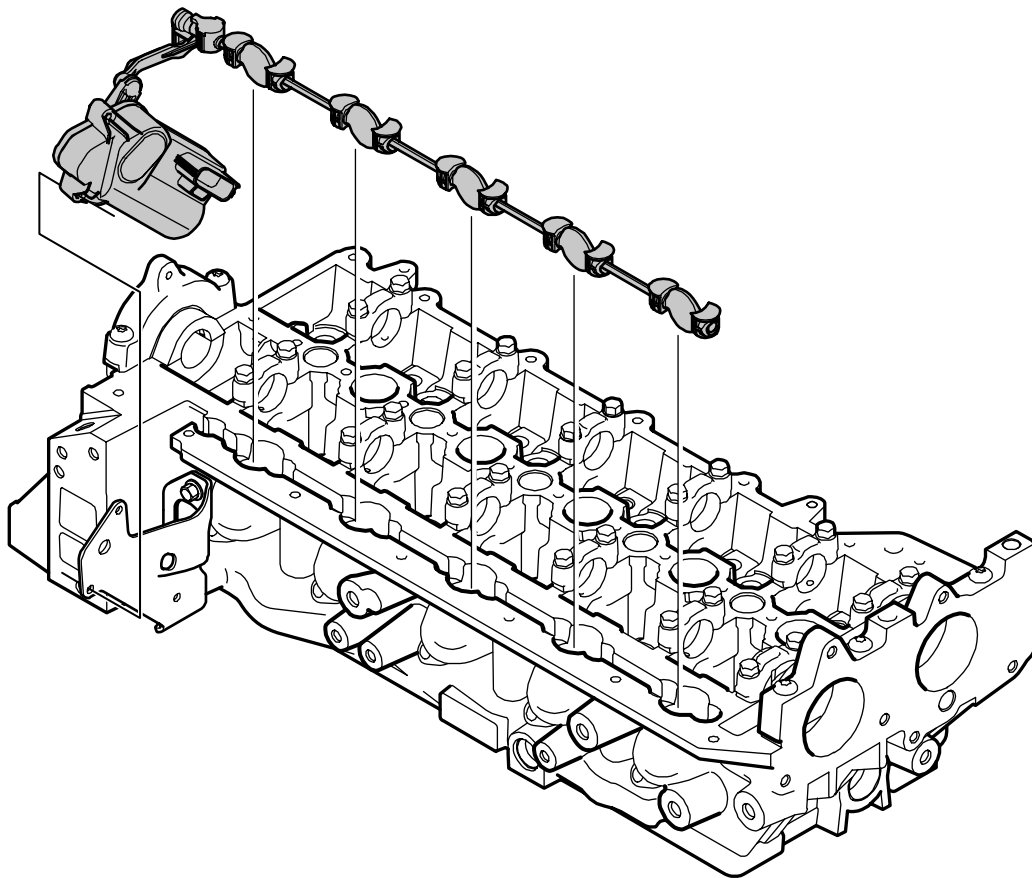
1	Elektromos üzemanyag-szivattyú üzemanyag szint jeladóval (jobb old)	7	Befecskendező szelep
2	Üzemanyag-szint jeladó (bal oldal)	8	Üzemanyag-mennyiség szabályozószelep
3	Üzemanyag-szivattyú relé	9	Üzemanyag-hőmérséklet jeladó
4	Üzemanyag nyomásszabályozó szelep	10	Nagynyomású szivattyú
5	Üzemanyag-elosztó cső (közös gyűjtőcső)	11	Üzemanyagszűrő előmelegítéssel
6	Üzemanyagnyomás-jeladó	12	Üzemanyagűtő (csak összerék-hajtásnál)

Üzemanyagellátó-rendszer

- Az elektromos üzemanyag-szivattyú a nyeregformájú tartály jobb oldali részében található, és a nagynyomású szivattyút látja el **folyamatosan** üzemanyaggal.
- A befecskendező szelepek közös visszafolyó vezetékében megszűnt a nyomás megtartó visszacsapó szelep. A kívánt ellennyomás "automatikusan" jön létre a visszatérő oldali alkatrészek, pl. tömlők és szelepek hatására.
- A befecskendező szelepek 7 fűvókalyukkal (korábban 5) vannak kialakítva. A befecskendező szelepeken - ezen túlmenően - néhány belső módosítást is végrehajtottak, többek között a jobb tömítés érdekében. A befecskendező szelepeket egyesével is lehet cserélni. A cseré művelete megegyezik az eddigi D4164T motorokéval – a befecskendezőket egyenként kell programozni a motorvezérlőegységhez.

- A befecskendező szelepek üzemanyag-nyomásának gyors szabályozásához egy üzemanyag nyomásszabályozó szelepet szerelnek az üzemanyag-elosztócsőbe – a közös gyűjtőcsőbe.
- Az üzemanyag-nyomás szabályozószelep működése azonos, mint a D4204T motornál.

Megjegyzés: A befecskendező szelep kicserélésekor a Volvo-adatbankot és az ECM-et aktualizálni kell. Ez a VIDA funkciójával történik. Ha az aktualizálás elmarad, akkor annak hatása van a teljesítményre, az üzemanyag-fogyasztásra és a károsanyag kibocsátásra..



2501679m

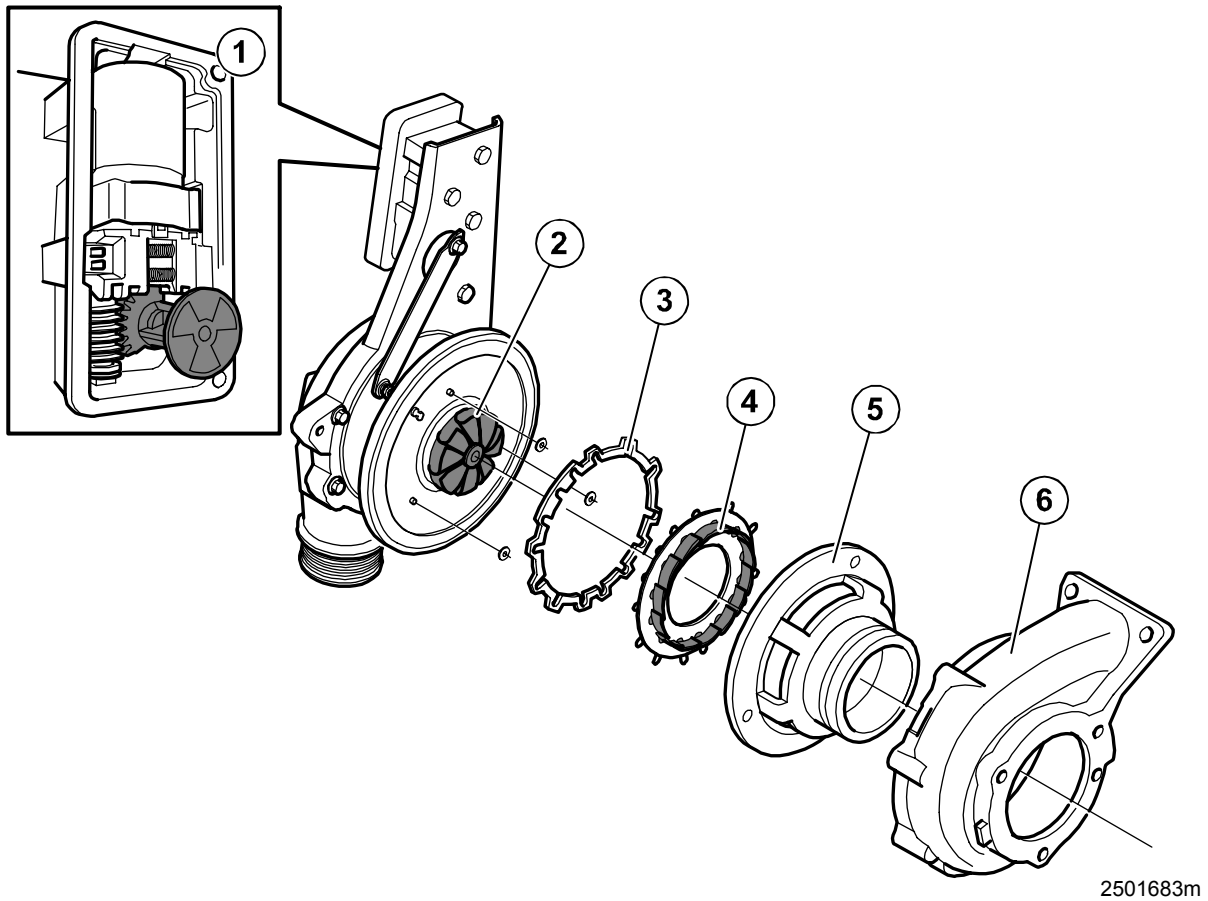
Új részegységek és funkciók

Örvénylést keltő csappantyú

- Ahhoz, hogy a motor az EURO-4 szennyező gáz kibocsátási előírásoknak, többek között a megengedett nitrogénoxid-kibocsátásnak megfeleljen, a korábbi rendszerhez képest az EGR-szabályozást egyre nagyobb mértékben alkalmazzák.
- Az EGR-szabályozás alatti égési folyamat javításához a hengerfejben a szívócsatornák egy része, a tangenciális csatornák csappantyúkkal, ún. örvénycsappantyúkkal van ellátva.
- A csappantyúk zárásával megnő az áramlás az örvénycsatornában, így a hengerben nagyobb örvénylés jön létre. Mivel ez a levegő és az üzemanyag jobb keveredéséhez vezet, csökken a károsanyag-kibocsátás.
- A csappantyúk alapjáraton zárva vannak, és kb. 3000/perc fordulatszámig fokozatmentesen nyitnak. 3000/perc feletti motorfordulatszám esetén a csappantyúk teljesen nyitva vannak.
- A csappantyúk helyzetét egy közvetlen áramú motor szabályozza. A motort PWM- szélesség modulált jellel az ECM vezérli.

Annak érdekében, hogy az ECM felismerje a csappantyúk helyzetét és a részegységek esetleges kopását kiegyenlítsék, a csappantyúmotor a gyújtás minden 5. kikapcsolása után a mechanikus felütközés helyzetekig (nyitott/zárt helyzet) mozgatja a csappantyúkat. A funkciót az ECM szoftvere tartalmazza.

Megj: lehet, hogy gyártásban ezt meg fogják változtatni

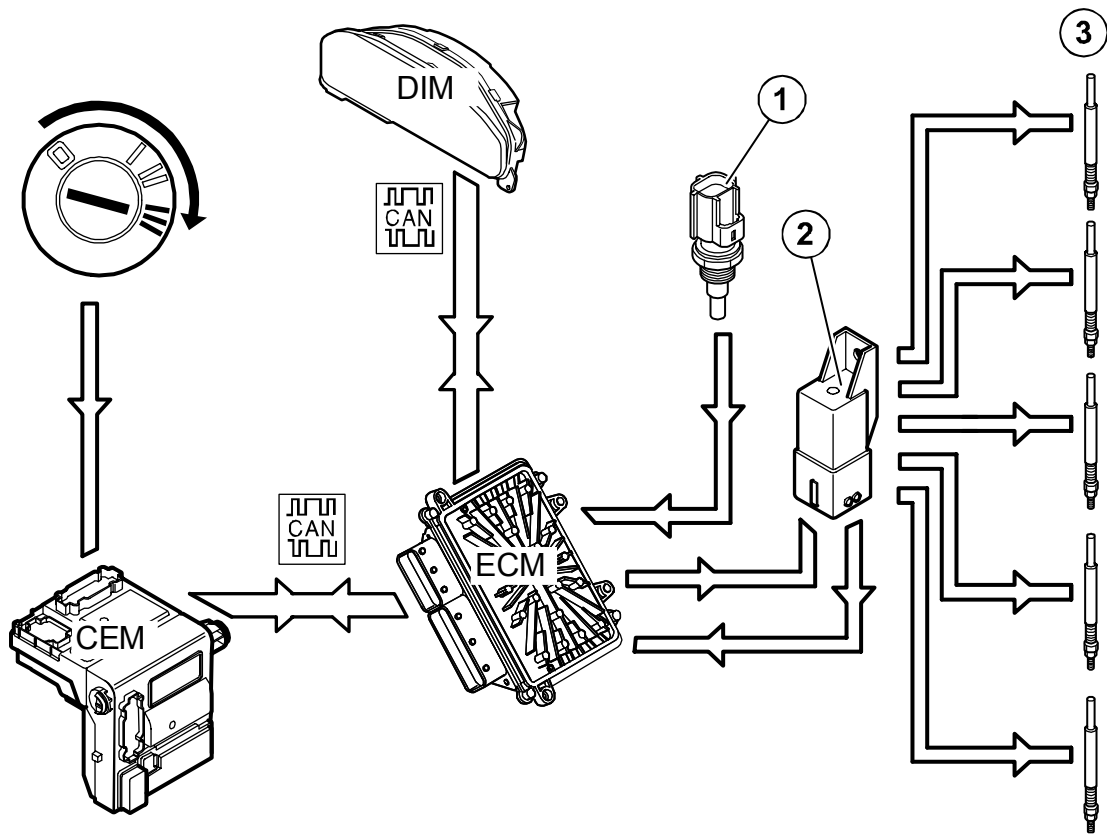


2501683m

1	Turbó lapátok állásszögét szabályozó motor, REA (Rotor Electric Actuator)	4	Vezetőlapátok
2	Turbina	5	Vezetőlapátok háza
3	Gyűrű	6	Turbinaház

A REA-val (Rotor Electric Actuator) és VNT-vel (Variable Nozzle Turbine) szerelt turbófeltöltő

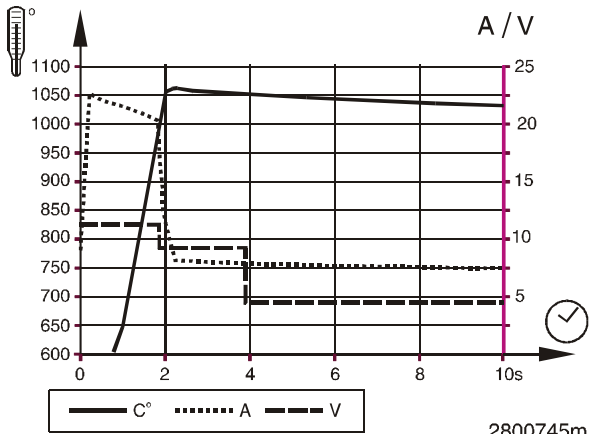
- Új kialakítású turbófeltöltő.
- A vezetőlapátok helyzetét a REA (Rotor Electric Actuator) szabályozza. Az REA egy egyenáramú elektromos motor, amit az ECM vezérel PWM-jellel. Ez a vákuumszabályozású rendszerekhez képest gyorsabb és pontosabb vezérlést tesz lehetővé. A vezérlőegység tudja pontosan a lapátok állását.
- A turbófeltöltő hűtőfolyadékkal hűtött, a hőelvezetés hatásosabb.



2800743m

1	Hűtőfolyadék-hőmérséklet adó	2	Izzítógyertya-relé	3	Izzítógyertya
---	------------------------------	---	--------------------	---	---------------

Izzító berendezés



2800745m

A gyorsabb felmelegedés és a motor gyorsabb indítása céljából az izzítógyertyák ellenállása kisebb lett.

Az izzítógyertyákat állandó 4,4 Volt feszültségre tervezték.

Mivel kezdetben az izzítógyertyák 12 Volt "túlfeszültséget" kapnak, gyors felmelegedés biztosított.

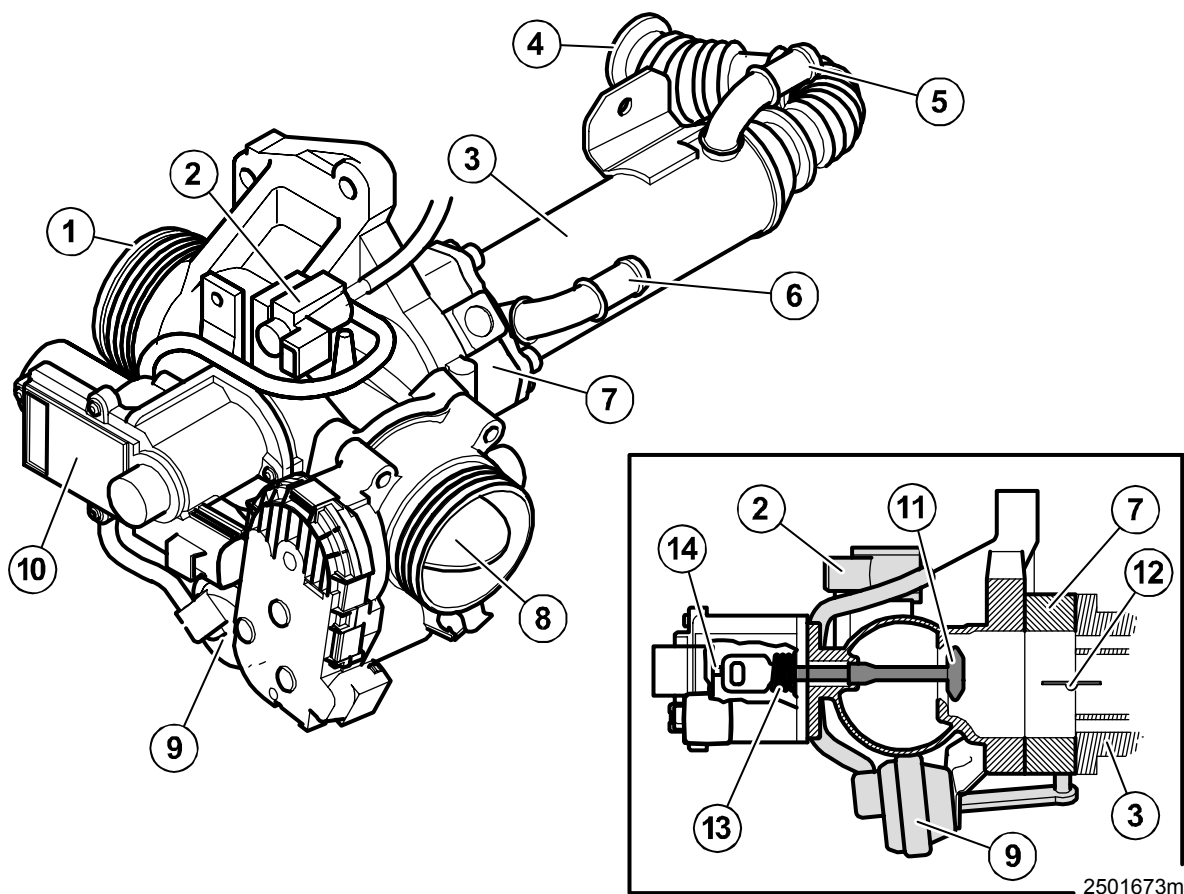
A kb. 1000 °C hőmérséklet néhány másodperc alatt létrejön.

Miután az izzítógyertyák 12 Volt feszültséget kaptak, a feszültség néhány másodperc után 9 V-ra csökken. Néhány további másodperc után a feszültség 4,4 Volt értékre csökken.

Az ECM kiszámítja, mikor kell az izzítógyertyára feszültséget kapcsolni. A feszültség PWM-jelként jut az izzítógyertya reléhez. A relé az izzítógyertyákat PWM-jellel vezérli.

Az ECM kiszámítja - mindenek előtt a motorfordulatszám, a motorhőmérséklet, a befecskendezési üzemanyag-mennyiség (tömeg) és idő alapján - az izzítógyertyák vezérlésének módját.

Megjegyzés: Az izzítógyertyákat legfeljebb 4,4 V feszültségre lehet csatlakoztatni. Ha az izzítógyertyákra nagyobb feszültséget csatlakoztatnak, akkor azok tönkremehetnek.



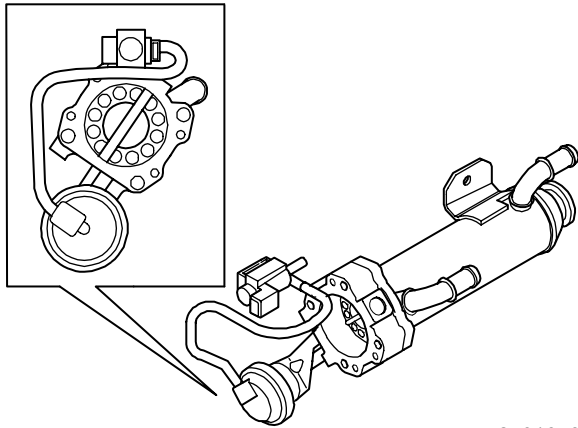
1	A szívócsonkhoz	8	ETA fojtószelep- csappantyúház
2	Vákuumszelep/mágnesszelep (csak bizonyos változatoknál)	9	Vákuummotor (a részegység alatt elhelyezve, csak bizonyos változatoknál)
3	EGR-hűtő (kipufogógáz visszavezetés hűtő)	10	EGR Szabályozómotor egység
4	Kipufogógázok bevezetése az EGR-hűtőhöz	11	EGR-szelep
5	Hűtőfolyadék kilépés	12	Bypass-csappantyú
6	Hűtőfolyadék belépés	13	Visszaállítórugó
7	Ház a csappantyúval (csappantyú csak bizonyos változatoknál)	14	Helyzet jeladó (Hall-jeladó)

EGR-rendszer (kipufogógáz visszavezetés)

Változtatások a D5244T/T2-höz képest:

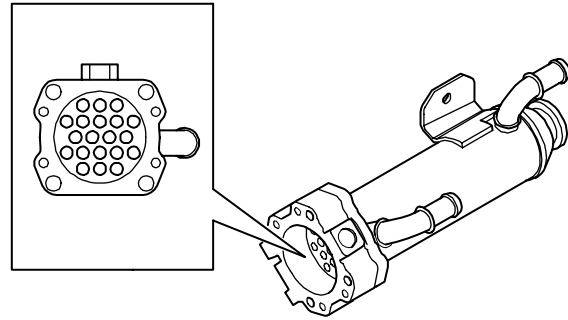
- A szabályozómotor egységet az EGR-szeleppel a motor hideg oldalán helyezték el, vagyis közvetlenül csatlakozással a szívócsonkhoz. Nagyobb EGR-visszavezetett kipufogó gáz mennyiség adódik jobb hűtéssel. A hőmérséklet egészen 200 °C-ig csökkenthető. Ezáltal az NOX-kibocsátás jelentősen csökkent.
- Az EGR-mennyiséget szabályozó szelepnek csak egy tányér szelepe van.
- A szelep helyzetét egy egyenáramú motor (korábban mágnesszelep) vezérli.

- A hűtőfolyadék a hatásosabb hűtés érdekében a kipufogó gázokkal szemben áramlik (korábban azokkal azonos irányban).
A gázokat vezető csövek kialakítását módosították, a jobb hűtőteljesítmény érdekében a csövek már spirál formájúak.
- Néhány változat egy Bypass-csappantyút/megkerelő fojtószelepet (12) tartalmaz az EGR-hűtő kipufogógáz kimeneténél. A motor melegre járatási fázisában a csappantyú nyitva van és a kipufogógázok nagy része hűtés nélkül jut a szívócsőhöz. Ekkor megnő az égési hőmérséklet, ami csökkenti az emissziókat.
Normál üzemi hőmérsékleten a csappantyú zárva van és az összes kipufogógáz átáramlik a hűtőn.



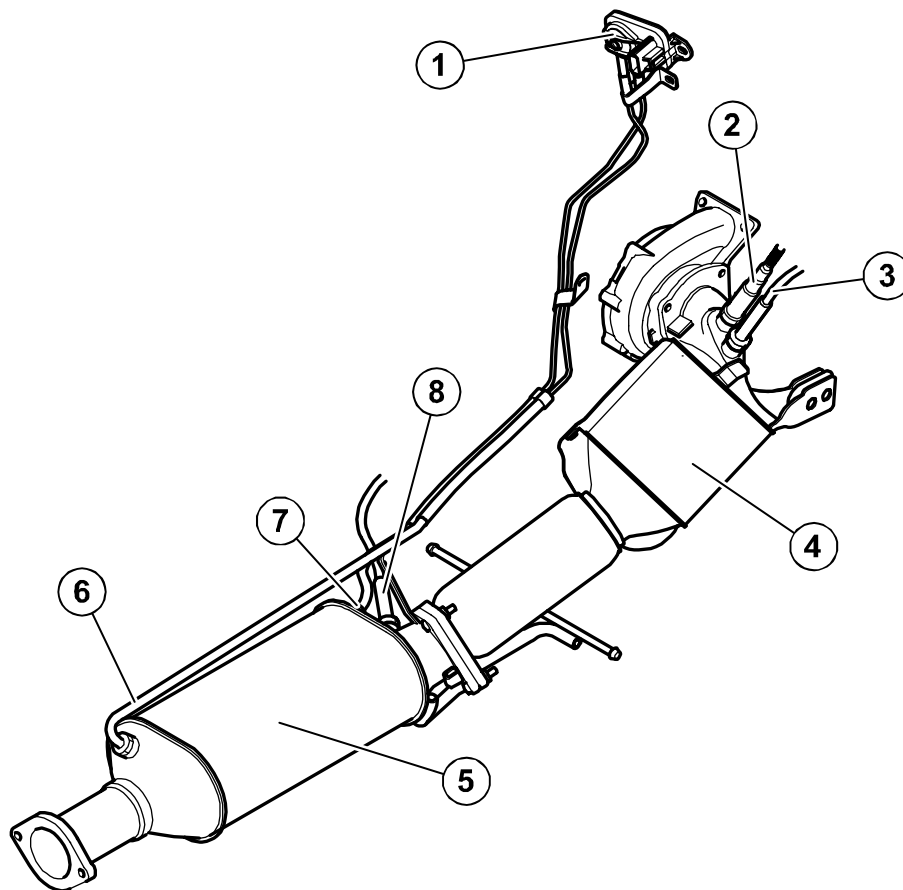
2501676m

EGR-hűtő Bypass-csappantyúval Itt a csappantyú zárva van és a kipufogógázok a külső csöveken át áramolnak a hűtőn át.



2501677m

EGR-hűtő Bypass-csappantyú nélkül A teljes hűtőt hűtésre használják.



2501684m

1	Nyomáskülönbség-érzékelő	5	Részecskeszűrő
2	Lambda-szonda	5	Cső
3	Hőmérséklet-érzékelő, katalizátor	6	Cső
4	Katalizátor	8	Hőmérséklet-érzékelő, részecskeszűrő

Részecskeszűrő

A motorok az ún. cDPF-rendszerrel (catalyst Diesel Particulate Filter) vannak felszerelve.

A z egység részben mint részecskeszűrő és részben mint oxidációs katalizátor működik, vagyis csökken a részecske, a HC- és a CO- kibocsátás is.

A részecskeszűrő anyaga szemcsés szilíciumkarbid, amit washcoat-tal (felületnövelő) vontak be. A washcoat nemesfém bevonatos. A nemesfém katalizátorként működik, a CO és HC összetevőket CO₂-re és vízre oxidálja.

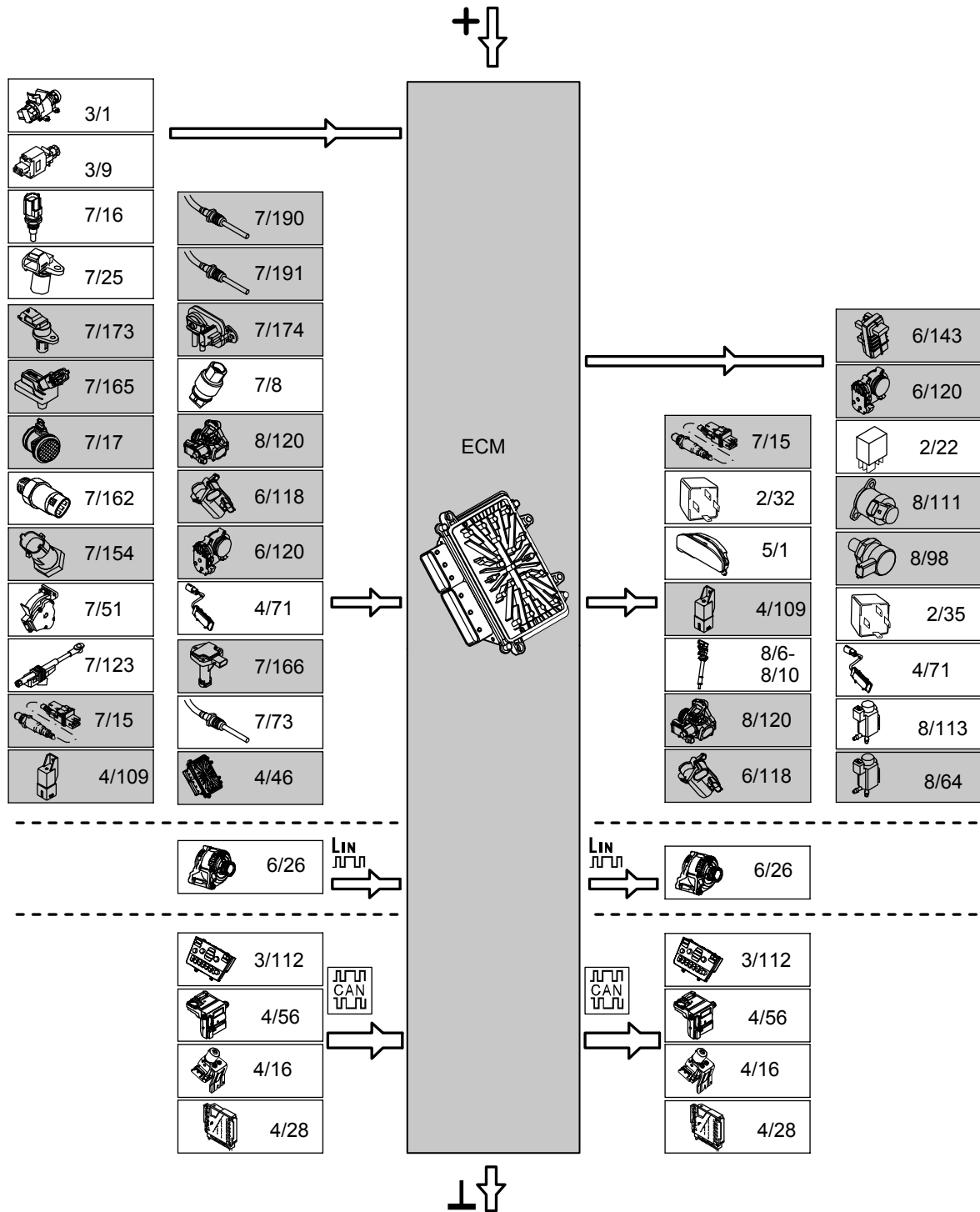
A részecskeszűrő úgy működik, mint pl. a D4204T motornál, vagyis a kipufogógázokat a szűrő porózus falán vezetik át, ahol a részecskék fennakadnak.

Egy új szűrő a részecskék kb. 70 %-át tartja vissza, egy "kicsit" használt szűrő a részecskék 95 %-át megkötö.

A szűrő termikus tisztítása adalékok nélkül történik.

A részecskeszűrőnek nincs csereintervalluma.

A jelek leírása



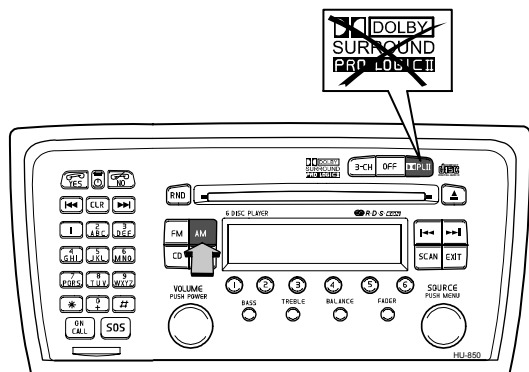
Közvetlen csatlakoztatott bemenő jelek

Részegységek/jeladók új/módosított a D5244T/T2-höz hasonlítva	
Vezérműtengely jeladó (7/173) (módosított)	Módosított jel karakterisztika Változott a nagy és kicsi jel közötti arány.
Bemeneti levegőhőmérséklet- és nyomás jeladó (töltőnyomás adó) (7/165) , (módosított)	Módosított elhelyezés Most a töltőlevegő-hűtőn található.
Levegőtömegmérő beépített levegőhőmérséklet jeladóval (7/17), (módosított)	Módosított jel-karakterisztika A tömeg és a hőmérséklet értékeket két külön digitális jellel továbbítják.
Üzemanyag-hőmérséklet jeladó (7/154), (új)	A jel lehetővé teszi, hogy az ECM az üzemanyag sűrűség változását kiegyenlítse.
Lambda-szonda (7/15), (új)	A pontosabb EGR-szabályozáshoz használják. A jel lineáris.
Izzítógyertya-relé (4/109), (új)	A jelet az izzítógyertya diagnosztika számára használják.
Katalizátor hőmérséklet jeladó (7/190), (új)	A jelet a részecskeszűrő regenerálás szabályozásához használják.
Részecskeszűrő hőmérséklet jeladó (7/191), (új)	A jelet a részecskeszűrő regenerálás szabályozásához használják.
Részecskeszűrő nyomáskülönbség jeladó (7/174), (új)	A jelet a részecskeszűrő regenerálás szabályozásához használják.
EGR a helyzet jeladóval (8/120), (új)	Információt ad az EGR-szelep helyzetéről.
Örvénycsatorna-csappantyú állítómotor (6/118), (új)	Információt ad a csappantyú helyzetéről.
fojtószelepegység (6/120), (új)	Információt ad a fojtószelep (ETA) helyzetéről. Az információt csak visszacsatolás jelként használják fel.
Olajszint jeladó (7/166), (új) !!!!	Dízelmotornál először alkalmazzák. A hőmérséklet és a feltöltési szint értékeket is használják.
Izzítógyertya-relé (4/109), (új)	Diagnosztika jel

Közvetlen csatlakoztatott kimenő jelek

Részegységek/jeladók új/módosított a D5244T/T2-höz hasonlítva	
Lambda-szonda (7/15), (új)	A szonda felmelegítése
Izzítógyertya-relé (4/109), (új)	Az izzítógyertya hőmérsékletét szabályozza a relén keresztül.
Befecskendező szelepek (8/6-8/10), (módosított)	A befecskendezés elő-, fő- és utó-befecskendezés fázisokban történik.
EGR-szelep a helyzet jeladóval (8/120), (új)	Egy elektromos motor szabályozza az EGR-szelep helyzetét.
Örvénycsatorna-csappantyú állítómotor (6/118), (új)	Egy elektromos állítómotor szabályozza a csappantyúk helyzetét.
Turbó lapát állásszög szabályozó motor (6/143), (új)	Egy elektromos állítómotor szabályozza a vezetőlapátok helyzetét. A turbófeltöltő vezetőlapátjainak gyorsabb és pontosabb szabályozását teszi lehetővé.
Szívó oldal fojtószelep-csappantyú egység (6/120), (új)	Egy elektromos állítómotor szabályozza a csappantyú helyzetét.
Üzemanyag-nyomásszabályozó szelep (8/98), (új)	A szelep szabályozza (csökkenti) a nyomást az üzemanyag-elosztóban – közös gyűjtőcsőben.
EGR-hűtés bypass-szelep (8/113), (új)	Vákuumszelep szabályozza a nyomást a vákuumszelencében. A szelencében lévő nyomás határozza meg a csappantyú helyzetét.

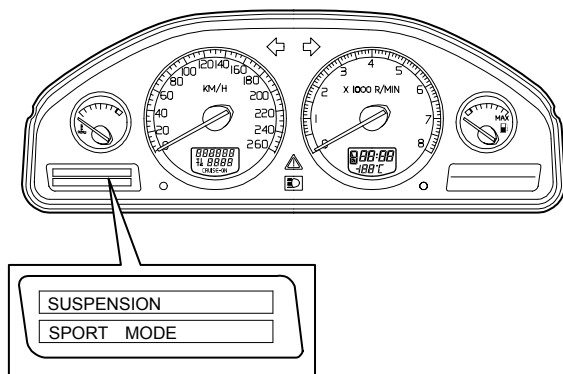
3. fejezet - Elektromos rendszer



3905535m

Audio

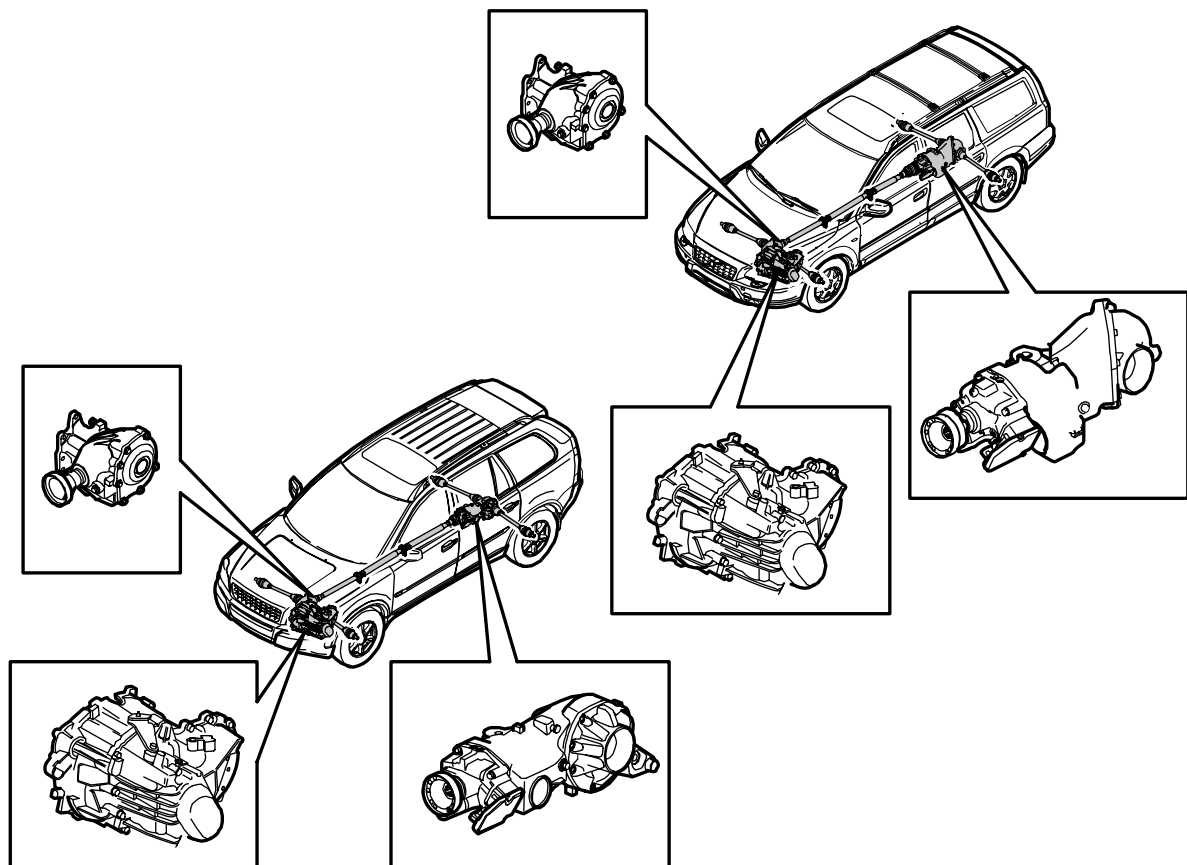
A középhullámú adók vételénél megszűnt a Dolby-Surround-funkció.



3801150m

DIM

A 4-C rendszer futómű-beállítását a DIM-ben szöveges információval kijelzik. Nem érvényes az R-gépkocsiknál.



4600590m

Erőátvitel

AWD XC90, V70, XC70

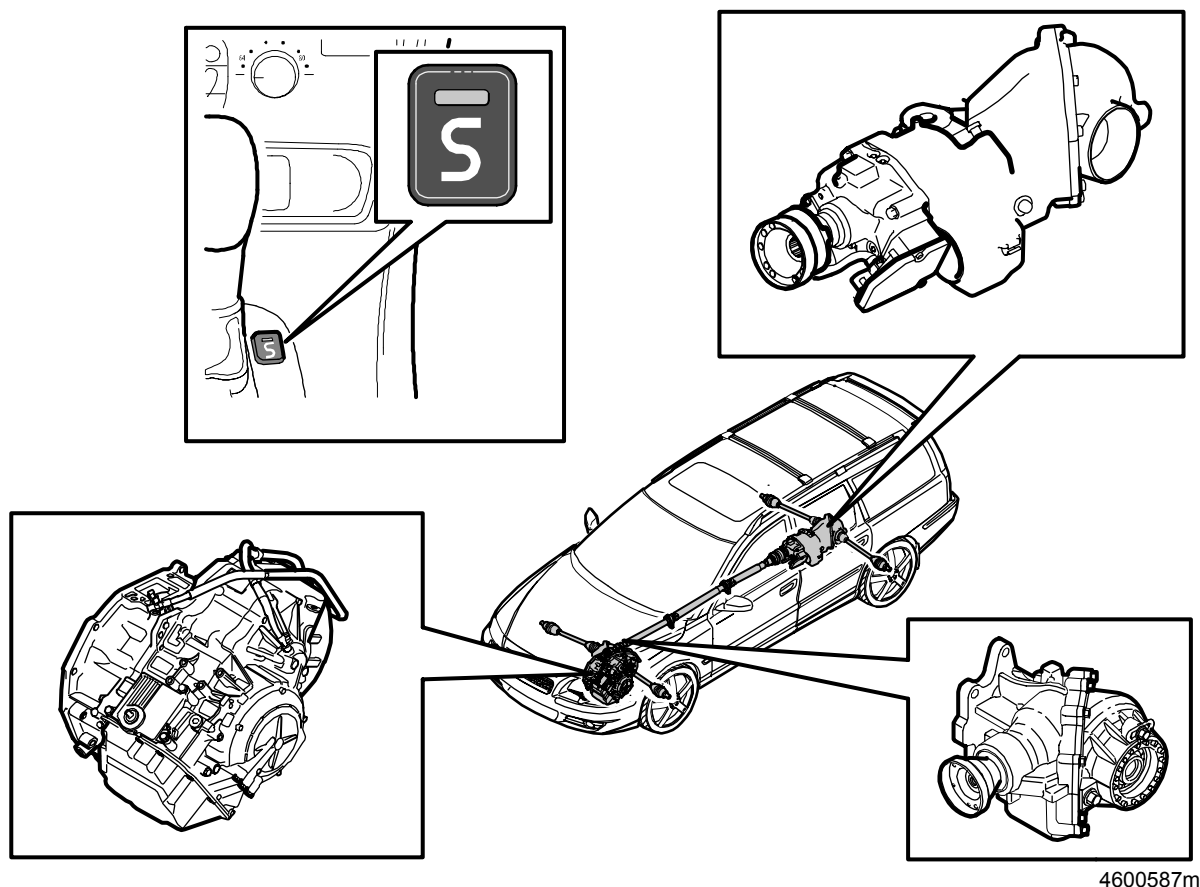
A D5244T4/T5/T6/7 motorral szerelt AWD-modelleknél az erőátviteli részegységek a járműmodelltől függően különbözőek.

XC90

- A hátsó tengelyre átadható nyomatékot 1500 Nm-re korlátozták.
- A kúpkerekes szöghajtómű, kardántengely és a hátsó diffi -tengelyhajtás/ház azonos típusúak, mint a B8444S-nél.
- A szöghajtómű áttétele 1:2,58 és a hátsó diffi -tengelyhajtás áttétele 2,58:1.
- DEM (Differential Electronic Module) a B8444S és a D5244T4 eltérő diagnosztikai rendszerei miatt különböző alkatrész-számmal rendelkezik.

V70AWD és XC70

- A hátsó tengelyre átadható nyomaték-átvitelt 1000 Nm-re korlátozták.
- Azonos szöghajtómű, mint az XC90-nél. Áttételi viszony 1:2,58
- a hátsó diffi- tengelyhajtás háza nem változott, mivel az XC90 háza nem illeszkedik a segédváz-keretbe.
Az áttételi viszony 2,57:1 -re változott. (A 2,58:1 fogszámú készlet nem illeszkedik a házba.)
- A kardántengelyt a módosított kúpkerek-hajtásos illesztették.
- A sebességváltó és a szöghajtómű közötti csatlakozóperselyt 45 ékhoronyról 47 ékhoronyra módosították.



R-modellek

TF-80SC sebességváltó – 6 sebességes automata váltó

A sebességváltó a következő pontokban különbözik a B8444S verziótól.

- A nyomaték-átalakító K-értéke 204.
- A nyomaték-váltó burkolatot illesztették, a motora hangolták.
- Az önindítót a motoroldalra helyezték el.
- A Sport-helyzet nyomógombbal választható.
A Sport-helyzetben a kapcsolási folyamatok "sportosabbak", vagyis a kapcsolások erőteljesebbek és később kezdődnek, mint a "normál helyzetben".

Erőátvitel (a TF-80SC sebességváltóval)

- A hátsó tengelyre átadható nyomaték-átvitelt 1000 Nm-re korlátozták.
- A kúpkerekes hajtás háza és az áttételi viszony (1:2,56) nem változott.
A sebességváltó és a szöghajtómű közötti csatlakozóperselyt 45 ékhoronyról 47 ékhoronyra módosították.
- A hátsó diffi -tengelyhajtás háza változatlan, vagyis az áttételi viszony 2,56:1.

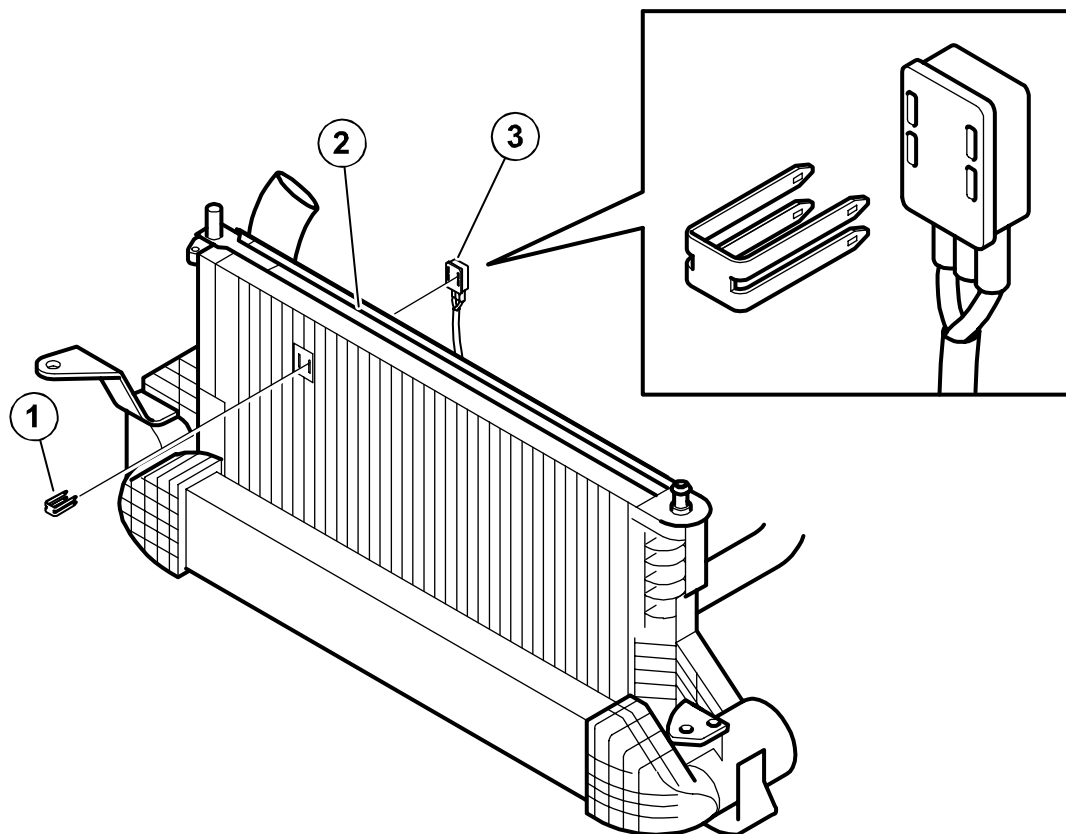
Az összes AWD modell

Az összes AWD modellnél bevezetik az Instant Traction rendszert.

Azaz induláskor – 10 bar Haldex nyomás ~ 80Nm nyomatékkal.....

(Megjegyzés: Az S40, V50 továbbra is Instant Traction nélküli AWD-rendszerrel gyártják.)

További információ található az Újdonságok 0446, AWD XC90 V8 anyagban.



2600515m

1	Szorítópatent az RATD-egységhez	2	PremAir®-hűtő	3	RATD-egység
---	---------------------------------	---	---------------	---	-------------

S40, V50

PremAir®-hűtő diagnosztikai rendszer, B5244S7 motor (csak Kalifornia)

Kiegészítő információ

A kaliforniai piac jogszabályi előírásainak teljesítése érdekében a PremAir®-hűtőnél diagnosztikai rendszert vezettek be.

A kaliforniai CARB (California Air Resource Board) hatóság követelményei alapján a felszerelt PremAir®-hűtőket azonosítani kell (DOR = Direct Ozone Reducing). Ezért a PremAir®-hűtőt diagnosztikai rendszerrel kell ellátni, ami felismeri, hogy a megfelelő hűtőtípus van-e beépítve. A hűtőn egy figyelmeztető matrica található, ami erről ad tájékoztatást.

RATD (Radiator Anti Tampering Device)

Az RATD-rendszer egy diagnosztikai rendszer, aminek az a feladata, hogy azonosítsa, hogy a gépkocsi PremAir[®]-kezelt hűtővel van-e felszerelve.

Ha a rendszert manipulálják, pl. az adót leszerelik a hűtőről, vagy a hűtőt egy másik hűtőre cserélik, akkor hibakód jön létre.

Annak biztosítása érdekében, hogy csere esetén megfelelő hűtőt szereljenek be, csak RATD-egységgel szerelt hűtőt, mint komplett alkatrészt lehet rendelni.

Az RATD-rendszer az ECM-mel a LIN-en keresztül kommunikál.

A hibakeresés és a hibakód kezelésével kapcsolatos tudnivalókat a VIDA tartalmazza.

Autostart (csak USA)

Csak az S40/V50 modellek a B5254T3-motorral és automata sebességváltóval.

Általános jellemzők

- Ha a gyújtáskulcsot III helyzetbe fordítják, az ECM az indítórelén át működteti az indítómotort.
- Ha a gyújtáskapcsoló még a motor beindítása előtt visszatér a II-es helyzetbe, az indítómotor tovább forog. Az indítómotor a motor beindulásáig, vagy egy meghatározott időhatárig forog.
- Az indítómotor működésének időtartama a motor hőmérsékletétől függ.
 - Kb. -40 °C (-40 °F) maximum 18 másodpercig
 - Kb. -10 °C (-14,36 °C) maximum 8 másodpercig
 - 0 °C (32 °F) maximum 6 másodpercig
 - 15 °C (59 °F) maximum 4 másodpercig
 - 90 °C (194 °F) maximum 4 másodpercig
- Ha az indítómotor-relé aktiválva van és a motor nem forog, vagy a motor fordulatszáma túl alacsony, akkor az ECM megszünteti az indítómotor-relé aktiválását.
- Az indítómotor aktiválása csak akkor engedélyezett, ha:
 - a motor nem jár (a motorfordulatszám egy meghatározott érték alatti),
 - az elektronikus indításgátló (immobilizer) engedélyezi az indítást,
 - az előválasztó-kar "P" vagy "N" helyzetben van.
- Az előválasztó-kar helyzetéről a jelet az ECM a TCM-től kapja a CAN hálózaton keresztül is és egy közvetlenül a TCM és az ECM közé csatlakoztatott vezetéken is.
- Időkorlátozás nélküli indítómotor aktiválás funkció nincs.

Egyéb módosítások**B5254T3 motor**

Az EURO-5 szennyező gáz kibocsátási norma teljesítése érdekében a katalizátort módosították.

A cellasűrűséget 400 CPSI-ről (Cells Per Square Inch) 600 CPSI-re változtatták. A katalizátor kerámia monolitokat tartalmaz. A katalizátor mérete és ellenyomása a korábbi kivitelével azonos.

D4164T motor

A részecskeszűrőt az Újdonságok 0446-ban elképzelthez képest később fogják bevezetni (lásd Újdonságok 0446, D4164T motor anyaga).

Tartozék

S60; V70, XC70, 90

Vonóhorog védőburkolat

S60, V70 05- (kivéve XC70 01-)

- A levehető vonóhorog rögzítési helye megfelelő formatervezésű védőburkolatot kapott.

Vonóhorog lábtartó - US, CA

S60, V70 00-, XC70 01-, XC90

- Praktikus tartozék a tetődoboz rakodásához.
- Fényvisszaverővel ellátva
- Csúszásgátló bevonattal rendelkezik.
- Esztétikus formatervezésű elem, amikor a vonógömbfej nincs felszerelve.
- Rögzítése reteszelőcsappal történik.
- Alumíniumból készül, feketére fényezve.

Csomagtérosztó, hosszirányban futó

XC90

- Acél anyagú csomagtérosztóval a csomagtér hosszában felosztható.
- Praktikus tartozék kutyatulajdonosoknak
- A csomagtérelválasztót védőhálóval együtt szerelik fel.
- A védőhálóval megegyező formatervezés.
- Ütközéskor összecsukló -funkció, hogy balesetnél elkerülhető legyen a sérülés.
- Szürke színű

Volvo Turn by Turn

S60, S80, V70, XC70

- A menetirányt és a következő kijáratot, vagy a kereszteződést nyilak mutatják. A státuszmezőben a hátralévő távolság és az úti célba megérkezés számított ideje kijelezhető.
- A képernyőn megjelenő információkat különböző nyelvű szöveges utasítások kísérik, mint pl. *Jobbra befordulni és 200 m múlva jobbra befordulni.*

Alumínium keréktárcsa, Oreander 7 x 17" - XC70 06-

- Ajánlott gumiabroncs méret 215/60 R17.

Alumínium keréktárcsa, Nereus 7 x 18" Split - XC90

- Ajánlott gumiabroncs méret 235/60 R18.

Alumínium keréktárcsa, Echo 6,5 X 16" - S60, V70 00- , kivéve XC70

- Ajánlott gumiabroncs méret 235/60 R18.

Alumínium keréktárcsa, Echo 6,5 X 16" - S60, V70 00- , kivéve XC70

- Ajánlott gumiabroncs méret 205/55 R16.

Alumínium keréktárcsa, Phoenix Black Chrome 7 x 16" - S60, S80, V70 00-

- Ajánlott gumiabroncs méret
 - S80 215/55 R16 vagy 225/55 R16.
 - S60, V70 205/55 R16 vagy 215/55 R16

Alumínium keréktárcsa, Cassiopeia 7,5 x 17" - S80, S60, V70 00-

- Ajánlott gumiabroncs méret
 - S80 225/50 R17
 - S60, V70 225/45 R17

Alumínium keréktárcsa, Capella black chrome 8 x 18" - S60, S80, V70 00-

- Ajánlott gumiabroncs méret 235/40 R18.

S40 és V50

Csomagtérosztó, hosszirányban futó

V50

- Acél anyagú csomagtérosztóval a csomagtér hosszirányban felosztható.
- Praktikus tartozék kutyatulajdonosoknak
- A csomagtérelválasztót védőhálóval együtt szerelik fel.
- A védőhálóval megegyező formatervezés.
- Ütközésnél összecsukló-funkció, hogy balesetnél elkerülhető legyen a sérülés.
- Szürke színű

Érmetartó

S40, V50 06-

- Praktikus tároló a parkoláshoz érmék tárolására.
- Kivehető
- Belül gumizott
- A középkonzolban az első pohártartóban található.

Italtartó, levegő-bevezető nyílás

S40 04-, V50

- Megfelelően kialakított és praktikus italtartó
- A levegő-bevezető nyílásra van szerelve.
- Dobozok, McDonald's-poharak és 0,5 literes PET palackok tárolásához.
- Könnyen ki-/beszerelhető.

Italtartó

S40 04-, V50

- Italtartó egység két különböző méretű pohár számára
- Igény szerint hamutartó, vagy érmetartó szerelhető be.

Volvo Turn by Turn

S40, V50

- A menetirányt és a következő kijáratot, vagy a kereszteződést nyilak mutatják. A státuszmezőben a hátralévő távolság és az úti célba megérkezés számított ideje kijelezhető.
- A képernyőn megjelenő információkat különböző nyelvű szöveges utasítások kísérik, mint pl. *Jobbra befordulni* és *200 m múlva jobbra befordulni*.

Alumínium keréktárcsa, Crius 6,5 x 16"

S40 04-, V50

- Ajánlott gumiabroncs méret 205/55 R16.

Alumínium keréktárcsa, Cursa 6,5 x 16"

S40 04-, V50

- Ajánlott gumiabroncs méret 205/55 R16.

Alumínium keréktárcsa, Rana 6,5 x 16"

S40 04-, V50

- Ajánlott gumiabroncs méret 205/55 R16.

Alumínium keréktárcsa, Polished Scotia 7 x 17"

S40 04-, V50

- Ajánlott gumiabroncs méret 205/50 R17.