

Statistika väidab, et tagant otsasõitudest juhtub ligi 75% väga väikestel kiirustel, näiteks liiklusummikutest venides.



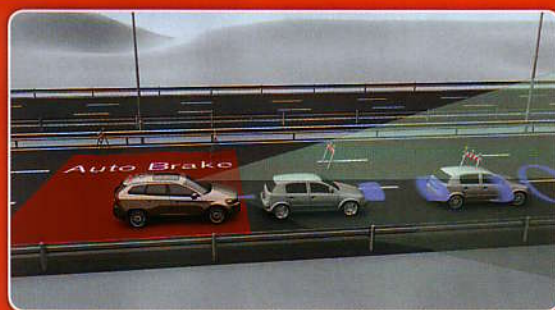
Tõnu Tramm, Valencia

Piisab vaid hetkest, mil tähelepanu on hajunud, kui oledki põmaki, eesliiklejal seljas. Pole küll eluohtlik, aga sellest piisab, et lõhkuda ära oma auto esikaitseraud, tuled, iluvõre ja lõmastada eesliikleiva auto tagaosa. Ja süüdi jääb ikka tagant otsasõitja, kel juhul kui kaskokindlustust peal ei ole, tuleb hakata oma rahakotti üsna tublisti tuulutama. Ka kaskoga läheb mõni tuhat omavastutust ikka loosi, lisaks jääb paratamatult jalameheks, kuni autot teeninduses lapi-takse. Kas pole tuttav olukord?

See pole probleem mitte ainult meil, vaid kogu maailmas. Isegi Volvo, mida peetakse maailma kõige turvalisemaks autoks, ei ole niisuguste olukordade vastu

Isepeatuv Volvo linnamaastur

Liikluses on tagant otsasõidud nii tavalised, et neile ei pööra enam keegi suurt tähelepanu. B-varuosadena esitulesid tootvad firmad õitsevad ja plekkseppadel on käed-jalad tööd täis. Uus Volvo XC60 võib nende meeste kasumisse lüüa aga korraliku augu.



kaitstud. Või vähemalt oli see nii seni, kuni polnud uut XC60. Pealtnäha üsna tavaline maasturihakatis suudab ainsa autonoma maailmas ülalkirjeldatud olukordi vältida. Kõikide XC60 mudelite baasvarustuses on City Safety nimeline süsteem, mis suudab iseseisvalt auto peatada, kui juht ise on parasjagu millegi muuga ametis. Seda ilma igasuguste mõõndusteta ehk ilma tempomaati vms sisse lülitamata.

Tõsi, mõningad mõõndused siiski on: täiesti ohutult suudab auto seisma jääda vaid nn ummikukiirusel ehk kuni 15 km/h. Kui kiirus on juba kuni 30 km/h, ei jää kerge müks tulemata, kuid see on tõesti nii



XC60 disainiga hakkab Volvo eemalduma senisest laia aknalauaga disainijoonest. Oli ka aeg.

kerge, et kõige halvemal juhul tuleb vahetada esikaitseraud, kuid eks needki taluvad tänapäeval üsna tugevaid lööke.

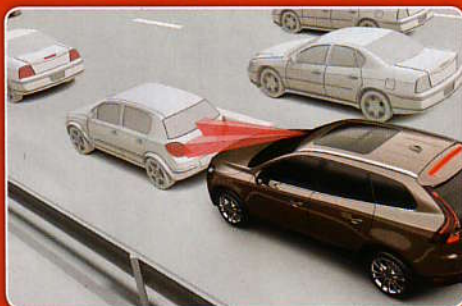
Seega võivad need B-varu-

osade tootjad, kel plaanis hakata tulevikus valmistama ka XC60 esitulesid ja iluvõresid, hakata heaga uut äriplaani koostama.

Vilkuvad tulukesed

Võimalust XC60-ga kellelegi tagant otsa sõita ja lõhkuda ära näiteks esituled, aitab peale

baasvarustuses oleva City Safety süsteemi minimeerida lisavarustusena saada olev Collision Warningi süsteem ehk juhi nina ees asuvad tulukesed, mis vilguvad kogu aeg, kui mingi takistus ette satub. Süsteem on ehitatud väga kavalalt, sest tulukesed on näha esiklaasilt ja üksnes juhile. Teised sõitjad neid ei näe. Kui olukord muutub juba kriitiliselt ohtlikuks, süttib punaseid tulukesi veelgi ning lisandub helisignaal, mis peaks äratama ka kõige sügavamas unes oleva piloodi. Ja kui too kisast ikka välja ei tee, võtab auto ise ohjad enda kätte ning surub piduripedaali vastu pörandat (seda küll piltlikult öeldes, pedaal mõistagi ei liigu füüsiliselt millimeetritki).



Kisa tõstab auto ka selle peale, kui juht kaldub üle teljoone. Ja see pole sugugi mingi kõrvu kraapiv hädakisa, vaid täiesti kena tilu-lilumeloodia. Aga ka see pole veel kõik – lisaks on vilkuvad tulukesed külgmiste peeglite kohal ning kui keegi sõidab parasjagu auto kõrval kas siis näiteks möödasõitu sooritades või lihtsalt kõrvalrajal kulgedes, süttib sealpoolse peegli juures kollane tuluke. Ikka selleks, et ei tekiks n-ö pimedat auku tahavaatepeeglis, mis on samuti väga levinud nähtus. Kogu info ammutatakse vastavate radarite ja andurite kaudu, mis muu hulgas võimaldavad rakendada ka intelligentset tempomaati ehk hoida kindlat vahemaad eessõitjaga olenemata kiirusest, mis kiirushoidiku mällu on salvestatud. Neile, kes nüüd kohe tahavad

hakata rääkima, et teadagi seda meie kliimat – radarid lähevad mustaks, lakkavad töötamast jne jne, võib öelda niipalju, et Volvo puhul see väide ei kehti. Nimelt on kõik ettepoole suunatud radarid paigaldatud esiklaasi alla kohta, kust käivad üle kojameeste luuad. Kui lähebki mustaks, tuleb kojamees ja teeb radariekraani luuaga puhtaks. Lihtne!

Muidu Volvo nagu iga teine

Kui nüüd unustada kõik need vilkuvad tulukesed, alarmid, radarid ja isepidurdavad süsteemid, on tegemist üsna tavalise Volvoga. Võiks isegi öelda, et vähendatud XC90-ga. Nagu on Audi Q5 väike Q7 või BMW X3 vähendatud X5. Selliste autode

turuletoomine on praegu popp teema – alles see oli, kui kirjutasime Mercedese väikesest linnamaasturist GLK-st, järgmises numbris uurime aga lähemalt Audi Q5 hingeelu.

Aga tegelikult tahaks öelda hoopis seda, et kui näiteks Mercedese GLK puhul oli ootuste ja lootuste vahekorid igati positiivses bilansis, s.t auto osutus oodatust tublisti paremaks, siis XC60 puhul on asi pisut teistpidi. Või öigem oleks öelda nõnda, et XC60 puhul on Volvo jäänud ikka Volvoks, mitte mingeid erilisi üllatusi. Sõidab hästi, rool on hea, kuid X-kujulise disainiga nahkiste on nagu sohva ja külgtuge kurvilisel teel napib. Samuti on Volvo suure turvatehnika arendamise taustal jäänud pisut ajast maha muu tehnika vallas: diiselmootor tuletab valju plaginaga pidevalt meelde oma vanust, automaatne



Eriti vinge on tagatulede diodidest ribad, mis tagantvaates jätaavad autost üsna seksika mulje.



käigukast mõtleb enne paigaltvõtmist ikka põhjalikult järele, kas tasub minna või mitte, mis sest, et juhil gaasipedaal juba ammu vastu põrandat surutud ja eks tehnilise vananemise märke leidub veel nii siin kui seal.

Õnneks on autole pisut sära lisatud disainiga, eriti vinge on tagatulede kõver LED-riba, mis vertikaalselt auto küljejoont rõhutab, samuti püstise ribana silma torkavad päevasõidutuled iluvõre ja esitulede vahel ning uus stiilne sissepoole suunatud küljejoon. Lõpuks ometi! Kunagine Peter Horbury S80-le loodud laia aknalauaga disain hakkabki ennast juba vaikselt ammendamata.

Hind veel lahtine

Uus isepidurdav Volvo jõuab Eestis müügile juba novembris, nii

et soovijail on õige pea võimalus auto ise järele proovida. Küll aga ei soovita isepidurdavat süsteemi linnaliikluses testimata hakata. Esiteks ei peaks närv niikuinii vastu, teiseks on ka väike kõks ikkagi kõks. Auto esitlusel Valencias oli selleks spetsiaalne plats, millel seisid täispuhutatud autode maketid. Ja tõepoolest, 15 km/h tunni kiiruse juures jäi täispuhutatud auto ja päris auto vahele oma meetri jagu ruumi, 30 km tunnis sõites tekkis aga juba õhkõrn kokkupuude. Ehk parem siiski karta kui kahetseda, me kõik teame, mis maksab tänapäeval kõige väiksemagi värvikriimu lappimine.

Küll aga ei ole hoolimata sellest, et auto jõuab kohe-kohe müügile, veel lõplikult paigas hind. Teada on, et saabuvad kolm mudelit jõuallikatega, millest kaks on 2,4-liitrised

reas-viiesed diiselmootorid (185 ja 163 hj) ning üks kuuesilindriline bensiiniturbo võimsusega 285 hj. Eeldada võib, et auto hind jääb XC90 ja XC70 oma vahele ehk manuaalse käiguvahetajaga D5-diisli alghind on 650 000 krooni kandis.

Kui see tundub palju võitu, lohutagem end näiteks teadmise, et autoga saab kaasa portsu eestimaiseid geene: nimelt on Volvo XC60 projektijuhi Lennart Odhneri ema pärit Eestist ja Lennartile endale kuulub maatükk Prangli saarel, kuhu ta kavatseb rajada väikese suvekodu. On ju ilus mõelda, et Volvo XC60 on ilmselt esimene auto maailmas (maailma kõige turvalisem pealekauba), mille valmimist on juhtinud inimene, kes on pooleldi eestlane. Ja no selle teadmise eest ei ole ju patt maksta ka pisut kõrgemat hinda.



Istmed on nahaga polsterdatud X-kujuliselt, mis tähendab XC-seeriat. Külgtuge aga napib.

VOLVO XC60 D5	
Uksi/kohti	5/5
Mootor	R5 turbodiisil
Töömaht	2400 cm ³
Võimsus	136 kW (185 hj) @ 4000 p/min
Pöörmoment	400 Nm @ 2000–2750 p/min
Käigukast	6-käiguline manuaal
Jõuülekanne	pidev nelikvedu
Rehvimoot	215/65 R17
Pikkus/laius/kõrgus	4628/1891/2142 mm
Telgede vahe	2774 mm
Pakiruum	495 l
Kütusepaak	70 l
Tühimass	1825 kg
Tippkiirus	205 km/h
Aeg 0–100 km/h	9,5 s
Keskmine kütusekulu	8,6 l/100 km
CO ₂ pääst	199 g/km
Garantii	2 aastat
Roostegarantii	12 aastat
Hind alates	pole teada
+ Turvalisus, uued tehnoloogiad, disain.	- Mootorid ja käigukastid aegunud.

JÄRELDUS: baasvarustuses olev uus tehnoloogia pole just odav, kuid millesse muusse ikka investeerida kui mitte iseenda ja oma lähedaste tervisesse.

