

Kontrollifriigist kaitsepühak

Fotod: Volvo

Proovisõit: Volvo väiksem linnaaastur XC60 on nagu väike mudel Rootsi ühiskonnast – ei mingit riski, kõik peab olema võimalikult turvaline ja kontrolli all. Nende jaoks, kes hindavad samasid väärtusi, on uus Volvo tõenäoliselt maailma parim auto.

RAIVO MURDE
raivo.murde@epl.ee

Rootsi autotootjal on suur ja üllas eesmärk – aastaks 2020 ei tohi ükski inimene saada Volvoga sõites surma. See on tõsine väljakutse, sest igal aastal hukkub liikluses kogu maailmas 1,2 miljonit inimest. Kui Volvo omanike elu sääsetakse, on see juba silmapaistev panus inimkonna hüvanguks. Selleks on aastaid analüüsitud tohutul hulgal erinevaid liiklusõnnetusi ning saadud teadmisi rakendatigi uue linnaaasturi konstrueerimisel. Füüsikaseaduste ja inimeste lolluse vastu abivahendid paraku puuduvad, seega tuleb suunata inimeste mõttemaailma ja leida lahendused, kuidas ennetada avariisse sattumist. XC60 on esimene suurem samm eesmärgi nimel ning seda uudismudelit võib pidada kõige turvalisemaks Volvoks. Autol on üle paarikümne seadme, mis hoolitsevad reisijate passiivse ja aktiivse turvalisuse eest. Tohtu elektrooniline kaadervärk tegutseb selle nimel, et ennetada võimalikku avariid. Mõni neist seadmetest ajab elava loomuga juhi närvi, kuid kindlasti aitab nii mõneski piirsituatsioonil tema, kaasreisijate ja liiklejate elu päästa.

Keset tuuleklaasi, otse peegli ees, on suur plokk kolme kaamera ja radariga. Lisaks iluvõre sees suur radar ja kaamerad küljepeeglites ning tagaluugi küljes. Nagu mingi moodne sõjamasin erinevate sihikute. Salongis annavad võimalikest ohtuolukordadest märku ümber juhi süttivad punased hoiatustuled ja signaalpiiksud. Veel mõned aastad tagasi vilkus ja piiksus üksnes lahtisest turvavööst teatav märgutuli. Nüüd lööb Volvos aga tiheda liiklusega linnatänavatel sõites juhi ümbrus kõikjal punaseks, nagu tabaks sind kohe-kohe raketirünnak. Tegelikult lähenedid kõrvalt sõiduridadelt teised autod ja ees sõitja võttis hoo maha. Kui selline pidev hoiatamine hakkab tõsiselt närvidele käima, saab enamik seadmeid ka välja lülitada. Pealegi võib neid lisaraha eest pakutavaid seadmeid ostmata jätta. Samas on neist palju abi. Volvo statistika väidab, et 75% avariidest juhtub kiirusel kuni 30 km/h ja 50% neist toimuvad linnas. Väiksel kiirusel sõites juhi tähelepanu hajub, ummikus venides tuleb sageli väsimus kallale, hakatakse raadiot seadistama, mõned sõovad rooli taga, värvivad ripsmeid, loevad ajalehti või saadavad koguni SMS-sõnumeid. Mis sest, et kõik need tegevused on keelatud, aga inimliku nõrkuse vastu ei saa. Ja sedasi teistele kaaskliiklejatele tagant sisse sõidetakse. Peale plekimõlkimise on kerged tulema ka kaelavigastused.

Pidurdab end seisma

Kui eessõitja võtab hoo maha ja pikivahe väheneb, tekib Volvo linnaaasturil kerge "hirm" ning armatuurilaul esiklaasile peegeldavad tulukesed hakkavad juba roosalt plinkima. Juhtub aga eessõitja vahetult ees pidurdama, lööb juhi silmeesine suisa punaseks. Kui juht ikka ei märka, tuleb appi Volvo City

Safety, mis pidurdab auto seisma viimasel hetkel enne kokkupõrget. Antud süsteem on aktiivne kiirusel alla 30 km/h. Kiirusel 15 km/h on õigel hetkel seisma jäämine iga ilmaga tagatud. Kuival asfaldil ka kiirusega 25 km/h. Testirajal sai seda omal nahal ka katsetatud. Volvo jäi pidama teel ees seisvast täispuhutud kummiautost vaid paar sentimeetrit kaugusel, vahetult enne ohuallikat tõmbas veel kõigi reisijate turvavöö pingule. Nutikas ja kasulik asi.

Teine tõsine oht, mida Volvo insenerid näevad, on tagant lähenevale kiiremale autole ette keeramine ja sõidurajalt kõrvale kaldumine. Selleks on maasturi suurte peeglite alaserva kinnitatud kaamerad, mis tuvastavad kõrvalt tulevaid autosid ja annavad sellest silmatorkavalt punase hoiatustulega märku.

XC60 palus pärast tunni ajalist sõitu tungivalt teha kohvipaus ja puhata.

tustulega märku. Näiteks Audil on selleks otstarbeks radarid, kuid märgutuled ei ole nii selgelt nähtavad. Sõiduraja valge eraldusjoonele ühe rattaga sõites hakkab auto piiksuma. See peaks juhi üles äratama tardumusest, unest või muult tegevuselt. Võrdluseks on Honda ja Volkswagen selle seadme arendamisega kaugemale jõudnud ning nende autod keeravad rooli automaatselt õigele kursile tagasi. Volvo põhjendab selle puudumist elektri-hüdraulilise roolivõimendi kasutamisega, mis ei luba rooli automaatselt keeramist. Hüdraulika kasutamine tagab parema juhitavuse. Selles on Volvo inseneridel õigus. Kuid automaatselt pikivahet hoidva kiirusehoidiku häälestamisega keerasid nad turvalisust taga ajades küll vindi tublisti üle. Valides seadmelt kõige lühema distantsi eesliiklejatega, on see Volvol ikka sedavõrd pikaks venitatud, et kahe auto vahele mahub mitu sõidukit trügima. Sinu Volvo peab aga iga vahelehebeja tõttu hoogu maha võtma ja lõpuks muutud tõeliseks piduriks keset liiklusvoogu. Neljarajalisel kiirteel sõites pole nii pikk pikivahe probleem, kuid kujutage ette, kuidas see toimib kaherealisel Tartu või Pärnu maanteel, mis on täis süstijaid.

Tõeline üllatus tabas mind aga siis, kui XC60 palus pärast tunni ajalist sõitu tungivalt teha kohvipaus ja puhata. Lisaks ilmus tahhomeetri keskele aurava kohvitassi pilt. No see on ennekuulmatu! Asja kohta aru pärides selgus, et kui sa mitu korda rattaga suunatud näitamata valgeid teejooni ületad või teed pärast rajahoidja väljalülitamist rooliga ebasujuvaid liigutusi, paneb Volvo kohe sulle diagnoosi. Oled unine, purjus, narkojoobes või muidu segane ja vajad puhkust. Ühesõnaga totaalne kontroll. Volvole ei lähe korda, et mina tahtsin teejoonte andurit testida. Õnneks ta mind sundravile ei saanud. Soovi korral võib XC60 sinu juhtimiskõlblikkust ka otseses mõttes kontrollida. Nimelt on võimalik autole tellida alkoluuk, mis ei lase sõidukit käivitada purjus peaga. Tavapäraseid turvaseadmeid pole mõtet üles lugema hakatagi, turvatju ja kaitsvaid talasid leidub selles maasturis palju, lisaks on kõik klaasid lamineeritud ning kõik ESP, järelhaagise stabilisaator ja muud toredad juhitavust parandavad abimehed kuuluvad hinna



Radari ja kaamerate süsteem tuuleklaasil



Volvo XC60

D5 aut

Võimsus, kW (hj): 136 (185)
Pöörmoment, Nm (p/min): 400 (2000–2750)
Suurim kiirus, km/h: 200
Kiirendus 0–100 km/h, s: 9,9
Keskmine kütusekulu, l/100 km: 8,3
CO₂ pääst, g/km: 219
Pikkus/laius/kõrgus, mm: 4628 / 1891 / 1713
Telgede vahe, mm: 2774
Pagasiruumi maht, l: 495
Hind alates, krooni: 665 000
Baasmodel, krooni: 637 000

Plussid ja miinused

Plussid

Turvalisus
Ruumikus
Sõidumugavus

Miinused

Adaptiivse kiirusehoidiku töö
Navigatsioonisüsteem

Hinnang

Disain ★★★★★
Mugavus ★★★★★
Sõiduomadused ★★★★★
Kiirusomadused ★★★★★
Hind ★★★★★

sisse. Kui sa aga ikka lõpuks kraavi sõidad, siis kutsub Volvo sulle automaatselt kiirabi.

Stiilne interjäär

Lõpuks veel nii palju, et Volvo näeb XC60 ostjatena eelkõige nooremaid aktiivseid inimesi, kellel ei pruugigi olla lapsi. Peamised konkurendid on BMW X3, Audi Q5, Saab 9-4X, Cadillac BRX ja muud sellised uue- mat tüüpi luksuslikumad linnaaasturid. Ah jaa, auto näeb välja täitsa kobe, disainiga on mängitud rohkem, kui tavapäraselt Volvodel kombeks. Salongi kujundus on nägus, ruumi on palju, muga-

vasseadmeid jagub igasuguseid. Navigatsioonisüsteem vajab siiski veel täiustamist, see on endiselt kahemõtteline ja puldist juhitav. Muus osas on Volvo nagu Volvo ikka – pehme, mugav ja vaikne. Mootoreid on esialgu kaks. 1,8 tonni kaaluvat 4,6 meetri pikkust kõrget maanteeristlejat veavad esialgu edasi 185-hobujõuline D5 turbodiisel ja 285 T6 bensiinimootor. Oodata on ka väiksemat diiselmootorit ja nelja aasta pärast võib lisanduda ka hübriidmootor.

Niinimetatud maasturit esindavad suured rattad, kõrge kere, auto- maadne nelikvedu ja mägi- pidur.

