

MINU VOLVO AJAKIRI

2017

SOMMAR



KAS ME TAHAME LAHTI LASTA?

Uurime inimestelt, kuidas nad kujutavad ette oma elu isesõitvate autodega maailmas

STEREOSEIKLUSED

Saa tuttavaks Hi-Fi spetsialistidega, kes tekitavad Volvo autodesse tõetruu heli

BRIDGE OF WEIR

Šoti parima naha loomisel kohtuvad traditsioonid ja tehnoloogia

NEW YORK

Une olulisus linnas, mis kunagi ei maga

Info-Auto
Volvo esindus Tallinnas
Pärnu mnt. 232
11314 Tallinn
telefon 671 0001
volvo@infoauto.ee

volvocars.infoauto.ee

Info-Auto
Volvo esindus Tartus
Turu 27
50106 Tartu
telefon 733 7930
tartu@infoauto.ee

Info-Auto
Volvo esindus Pärnus
Tallinna mnt 89a
80041 Pärnu
telefon 447 2777
parnu@infoauto.ee



JAGAME ÜHIST TEED

SUVI 2017



UUDISHIMULIK ROOTSLANE

ÄRKA ÜLES! ON AEG MAGADA

Unepuudus on ohtlik, eriti rooli taga. Uneuimasena sõitmine on võrreldav joobes juhtimisega – aeglasem reaktsioon, olukorra ebaadekvaatne hindamine, ümbritseva tajumise vähenemine ja agressiivsus. Aga mida saame meie teha, et tuvastada ja võidelda sellise juhtimise vastu? Selle teadasaamiseks reisisime New Yorki ja kohtusime taksojuhtidega, kes peavad kogu aeg erksad olema.



INSPIRATSIOON

JÄRGMISE PÕLVKONNA JUHID

Autonoomne juhtimistehnoloogia kujutab endast revolutsiooni autode ja nende juhtide vahel. Kuid mis tunne on üht isesõitvat autot "juhtida"? Ja kuidas jagada juhtimist ja sõidumõnu arvutiga? Palusime inimestel üle maailma ette kujutada, milline oleks nende elu isesõitvate autodega maailmas.



LUGU

NAHAALKEEMIA

Iga Bridge of Weir'i luksusnahatoote taga peitub sajandijagu teadmisi, käsitööoskusi ja traditsioone. Käisime Šotimaal, saamaks rohkem teada Volvo Cars'i ja Bridge of Weir'i nahakompanii 30-aastase koostöö kohta ja et uurida, miks seda nahka autotööstuses parimaks peetakse.



KIRGLIKUD INIMESED VOLVO TAGA

VOLVO CARS'I VALIDEERIMISMEESKOND

Volvo Cars'i valideerimisinsenerina on Peter Hellgreni ülesanne teha kindlaks, et sinu Volvo oleks just selline nagu peab. Et saada teada, mida teeb Volvo Cars'i valideerimismeeskond, liitusime Peteriga Rootsi läänerannikul, kus kolm täiesti uut Volvo 90 seeria autot proovile pandi.





ÄRKA ÜLES!

ON AEG MAGADA

TEKST / FOTOD // SANDRA BONDESSON / CARL-JOHAN ENGBERG

Uneuimasena sõitmine on võrreldav joobes juhtimisega – aeglasem reaktsioon, olukorra ebaadekvaatne hindamine ja halvem nägemisvõime. Riskigruppi kuuluvad kõik, kes peavad sõitma väsinuna, nii tööajal kui ka hilja koju sõites. Aga mida saame meie teha, et tuvastada ja võidelda sellise juhtimise vastu? Selleks pöördusime ekspertide poole. Läksime linna, mis kunagi ei maga – New Yorki – ja rääkisime sealsete taksojuhtidega.



New York. Siin pead olema pidevas liikumises nagu hai, et ellu jääda. Linn on must ja lärmakas, kuid samas täis võimalusi, mis on inspireerinud laule ja filme. Et tegevust ei napi, pole ka ime, et inimesed ei maga. Kuid unepuudus on otseselt seotud ebatervislike eluviiside, ettearvamatu käitumise ja ohtliku sõidustiiliga. Piisav uni tagab keskendumisvõime ja produktiivsuse. See on äärmiselt oluline, kui pead kogu päeva või öö taksot sõitma.

TAKSO!!

Siksakitasin läbi linna, arutades taksojuhtidega, kuidas nad võimalikult ohutult liikleavad. Mõni neist töötab koguni 14 tundi päevas. Majanduslik surve ja rakenduspõhine taksondus (Uber) teevad elu raskeks. Kehtiva seaduse järgi ei tohiks nad töötada korraga kauem kui 12 tundi, kuid see arv läheb nulli, kui nad teevad ükskõik millise pikkusega pausi. "Me ei taha ületunde teha, kuid äraelamiseks on see vajalik," ütleb esimene taksojuht mulle. "Paigal seistes taksomeeter ei tiksu," jätkab ta.

Siiski seisame enamasti paigal ja ummikutes autode vahel kinni. Võib-olla pole küsimus selles, millal, vaid kus puhata linnas, kus vaba ruumi vähe? Lexington Avenüüd mööda sõites näitab juht mõningaid puhkekohti. Kuid et üksnes Manhattanil on 14 000 taksot, on raske löögile pääseda, mistõttu sõidavad nii mõnedki lennujaamadesse puhkama.

Enne New Yorki suundumist vestlesin puhkamisest ja sõiduohutusest

Mikael Ljung Austiga, kes on Volvo Cars'i spetsialist autojuhtide käitumise alal. Ta väidab, et pärast pikka aega rooli taga on raske aru saada, kui palju on vaja puhata, et ohutult sõitmist jätkata. "Kohv ja 15-minutiline kiiruinak on hea algus, kuid kõik sõltub sellest, kui palju on veel vaja sõita." Volvo Cars keskendub unisuse uurimisel kahele aspektile: kuidas panna inimesi unisusele kiiremini reageerima ja kuidas tuvastada, et juht enam juhtida ei suuda ja vajab abi, et õnnetust ära hoida. "Raske on ennustada, millal täpselt inimene uinub, isegi laboritingimustes," ütleb Mikael. Seetõttu tegeleb Volvo Cars üheaegselt nii ennetavate kui ka kaitsvate süsteemide arendamisega.

KOHVIPAUS

Kuidas siis New Yorgi taksojuhid aru saavad, millal nad puhkama peaksid? Minu eelmise õhtu juht ütles, et tema peatab auto ja tukastab, kui ta tunneb, et silmalaud muutuvad raskeks. Ta usaldab täielikult iseennast, et väsimust tuvastada. Kuid Mikael ütleb: "Alati pole lihtne aru saada, kas oled natuke väsinud või liiga väsinud, et sõita. Selles olukorras ei hinda sa ka ennast kainelt."

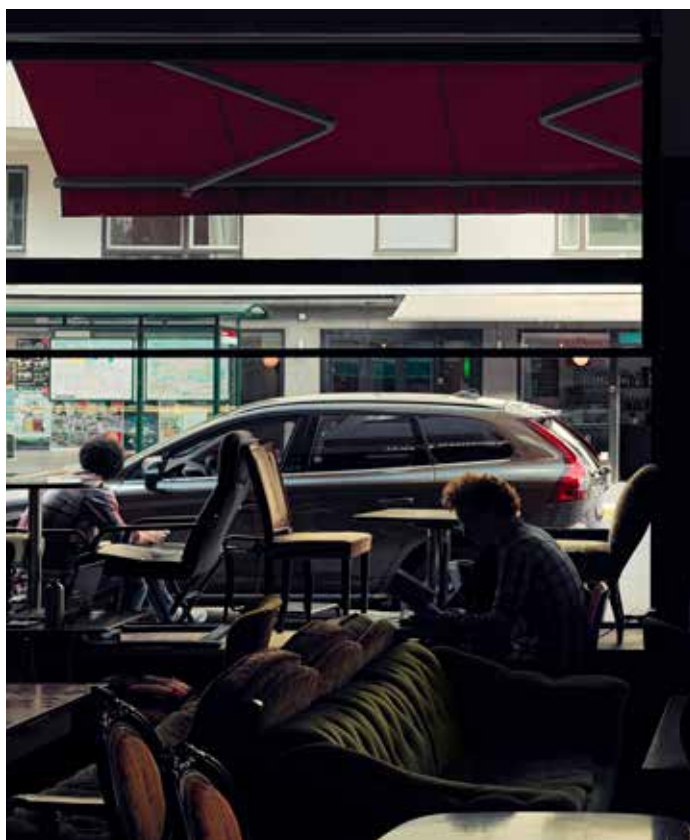
Kuigi juht vastutab alati, suurendab "kaaspiloot" võimalust jõuda koju ohutult. Kaamerad, laserid ja radarid jälgivad nii auto liikumist kui ka juhi seisundit, et anda märku, abistada ja äratada uniseid juhte. Üks nendest märguannetest on "kohvitass". Sa oled seda ehk oma auto armatuurlaual näinud, kuid ilmselt seostad seda kilometraaziga ja mitte oma sõidustiiliga. Inseneriteadus selle taga on aga palju peenem – sinu sõidustiil langeb kokku spetsiaalse algoritmiga, mis simuleerib unist autojuhti. See võib sulle näidata ohutut kohta, kus peatuda. Kohvi kellelegi?

MUUDAME KULTUURI

Ettevõtted taipavad, et tänapäevastes kontorites on puhkeruumid sama olulised kui konverentsiruumid. Taksojuhid töötavad autodes. Nad loevad valgusfoori taga uudiseid, söövad seisvas autot lõunat – samal ajal kui kliendid autosse ronivad. See on stressirikas keskkond ja stressi mõjul magavad inimesed vähem. Sigarettide, kofeiini ja kiiruinakute koosmõju on ohtlik.

See tõstatab küsimuse: kas inimesed ikka peaksid teiste transportimise eest vastutama? Lennukipiloodid seavad lennuki kohe pärast õhkutõusmist autopiloodile, et vähendada töökoormust ja reisijatel oleks võimalikult ohutu ja mugav. Ja me teame, et enamus õnnetusi põhjustab inimlik eksitus. Uusimad Volvo autod on varustatud arenenud poolautonoomse





sõidufunktsiooniga, mis on sammuke isesõitvate autode suunas.

Isesõitvad võivad küll olla ohutu tulevik, kuid üks taksojuht ütles teel Brooklynisse: "Kui vahetad inimesed tehnoloogia vastu, pead neile ka mingi asendustegevuse andma." Kui aeg oli taksost lahkuda, küsisin ma talt, mis talle taksotöö juures kõige rohkem meeldib. "Inimestega suhtlemine," vastas ta. Võib-olla ongi see nende tulevik – mitte lihtsalt juhtida, vaid olla giidid, lõbustajad ja terapeudid, et muuta reisimine ja suhtlus huvitavamaks. Nad on nii või naa New Yorgi mitte-ametlikud maskotid.

Täiesti autonoomne reaalsus on ehk siiski põlvkonna kaugusel. Seni peame üles ärkama – ja magama. Väsimus mõjutab sõitu, isegi kui me rooli taga magama ei jää. Me oleme tegelenud joores juhtimisega ja nüüd on aeg teha sama väsinud juhtimisega. ■

KÕIK, MIDA SA HEAKS UNEKS VAJAD



KAISUPÕDER 18,5X14CM 22 € VEEPUDEL EVA SOLO SININE 0,5L 26 € TERMO-
TOPS METALLIST STELTON TO GO CLICK 200ML 25 € HARMAN KARDON SOHO
JUHTMEVABAD KÕRVAKLAPID 295 € VILLANE REISITEKK KLIPPAN 89 €

collection.volvocars.com

4 MOODUST, KUIDAS AITAME SUL ÕIGEL TEEL PÜSIDA

NR.
01

DRIVER ALERT CONTROL

DAC-i eesmärgiks on tuvastada aeglaselt halvenev sõiduvõime ning see on mõeldud kasutamiseks peamiselt suurtel teedel. Kaamera tuvastab sõiduteel oleva teemärgistuse ja võrdleb teelõiku rooli liigutamisega. Juhi tähelepanu äratatakse juhul, kui sõiduk ei sõida teel ühtlaselt.

NR.
02

REST STOP GUIDANCE

Uutel Volvodel on mitmeid uuendusi, mis aitavad juhil ärkvel püsida. Need funktsioonid toimivad omavahel koostöös. Kui näiteks DAC tuvastab, et peaksid puhkama, juhatab Rest Stop Guidance sind lähimasse puhkekohta.

NR.
03

LANE KEEPING AID

Sõiduraja hoidmise abifunktsioon (LKA) tuvastab, kui juht ei ole piisavalt keskendunud või kaotab auto üle kontrolli. Kui süsteem tuvastab, et juht ei kontrolli autot, näiteks kui auto väljub sõidurea märgiste vahelt, aitab LKA auto tagasi sõiduritta juhtida. Kui juhtimisabist ei piisa, hoiatatakse juhti rooliviibratsiooni või heliga.

NR.
04

DRIVER STATE ESTIMATION

Üks uuendusi, mida tulevikus edasi arendame, on Driver State Estimation.

DSE on süsteem, mis jälgib juhi valvsust, analüüsides sõidu ajal juhi näojooni ja käitumist. Süsteem kasutab infrapunavalgusandureid, mis on monteeritud armatuurlauale, et tuvastada, millises suunas juht vaatab, peaasendit ja kui avatud on silmad. Kui süsteem tuvastab, et juht ei ole piisavalt tähelepanelik ja varitseb õnnetuseoht, aktiveeruvad automaatselt vastavad turvasüsteemid.

Küsi Info-Autost, millised turvasüsteemid sinu Volvo mudelile saadaval on.

NÜÜD VÕIVAD KÕIK OLLA AINULAADSED

Iga Volvo auto ja juht on ainulaadne. See ei tähenda, et me ei otsiks uusi mooduseid individuaalsuse väljendamiseks. Pole vahet, millist Volvo mudelit kasutad, väliskujunduselemendid aitavad sul auto välimust täiustada ja isikupärastada.

Volvo Cars'i väliskujundused sobivad kõigile – alates väiksematest elementidest, mis Volvo välimust täiustavad kuni põhjalike muudatusteni.

Uuri välja, millised väliskujunduselemendid sinu autole sobivad, külastades veebilehte accessories.volvocars.com või võttes ühendust lähima Info-Auto Volvo esindusega.

VALUVELJED 7- KODARAGA MATT TECH TEEMANTLÕIGE
8,5X21" **4695 €** 4tk/ Hind koos paigaldusega.

21" alumiiniumvelg V90 Cross Country-le, milles on ühendatud suurem rattadiameeter kõrgklassilise Diamond Cut disainiga, et anda autole veelgi robustsem ja võimsam välimus.



VOLVO V90 CROSS COUNTRY UKSEKARBI EHISLIIST

1515 € Hind koos paigaldusega.

See roosteabast terasest uksekarbi ehisliist annab autole robustse ja karmi välimuse. Liistule on graveeritud Cross Country ja see rõhutab Cross Country seikluslikku iseloomu.

VOLVO MUST LEEDVALGUSTUSEGA 350L KATUSEBOKS

1679 € Hind koos paigaldusega/ hinnas ei sisaldu katuseristitalad.

Selle aerodünaamilise katuseboksi disainis Volvo Cars. Seda on tänu "Quick-grip" funktsioonile lihtne mõlemalt poolt avada ja paigaldada. See mahutab 350 liitrit ja sobib kõigile Volvo Cars katuseraamidele.

KOOS ON PAREM

VOLVO SERVICE HOOLDEPAKETT

Volvo Cars'ile ei tähenda innovatsioon pelgalt tehnoloogiat. Me küsime endalt alati: "Kuidas me saame inimeste elu paremaks ja lihtsamaks muuta?" Ja seejärel otsime vastuseid. Mis puutub meie töökodade järgmisse tasemesse, siis üheks vastuseks on, et kaks on parem kui üks. Meeskonnana töötamine võib tähendada suuri erinevusi.

1924. aastal kohtusid Assar Gabrielsson ja Gustaf Larson Sturehofi restoranis Stockholmis ja sõlmisid kokkuleppe. Need kaks rootslast asutasid autotööstuse. Kolm aastat hiljem väljus tehast esimene Volvo. Gabriels-son oli ärimees ja Larson insener. Nad täiendasid teineteist ideaalselt ja jagasid palju aastaid kontorit, kus nad istusid vastakuti sama laua taga.

Volvo Cars'i asutajate koostöö illustreerib üht fundamentaalset põhi- mõtet: koostöö annab paremaid tulemusi. Kaks pead on parem kui üks, neli silma näevad rohkem kui kaks ja neli kätt jõuavad rohkem kui kaks. Täna- päeval rakendame sama põhimõtet Volvo hooldustöötajate töös, kui oma auto teenindusse või remonti viid.

MILLEKS?

Alates esimese auto sünnist 1886. aastal on pea kõik muutunud – tehnoloogia, jõudlus, ohutus, kütusekulu, tootmisprotsessid, kvaliteet. Kuid üks

asi mitte ja see on autohooldus töökodades. Tavaliselt töötab ühe auto kal- lal üks tehnik, igaüks omaette. Kuigi varustus ja elektroonika on arenenud, siis töö põhimõtteliselt mitte.

Kui me endalt küsisime, kuidas klientide elu töökodades mugavamaks muuta, siis tuli välja, et aeg on kõige olulisem faktor. Autohooldus peaks võtma võimalikult vähe aega. Miks siis töötavad töökojad endiselt tööstusrevolutsioo- ni-eelse loogika alusel? Miks ei tööta tehnikud meeskonnas, nagu Vormel-1 boksipeatustes? Hea küll, võib-olla mitte sellisel tasemel, aga vähemalt paarides.

Tegu pole raketiteadusega. Kui kaks tehnikut töötavad sama auto kallal, saab töö ka kaks korda kiiremini tehtud. Umbes 80% töödest saaks valmis tunni jooksul. Ainul keerulisemad tööd võtavad kauem aega. See tähendab ka, et inimestel on mugavam oodata teeninduses, kui et sõita rendiautoga edasi-tagasi. Nad võivad tunnikese kohvi juues puhata ja lugeda ajakirja või Wi-Fi võrgu abil tööd teha.



ÕPPIMINE JA JAGAMINE

See on nüüd meie eesmärk, et Volvo juhi elu võimalikult mugavaks ja murevabaks muuta.

Volvo töökojad üle maailma muudavad praegu oma tööviisi. Tehnikuid õpetatakse töötama paarides ja terve töökodade ülesehitus muutub, et võimaldada meeskonnatööd. Tuleb välja, et meeskonnatööle keskendumine tähendab palju suuremaid muudatusi, kui vaid autohooldusele kuluva aja vähendamine.

Kui tehnikud töötavad koos, on nad efektiivsemad ja töö parema kvaliteediga (sest kaks pead on ikka kaks pead). Koos on ka lõbusam töötada ja see mõjub tulemust positiivselt. Kõige olulisem on, et nad õpivad üksteiselt. Et nad ei tööta kogu aeg sama partneriga, vaid vahetustega, kanduvad ka teave ja oskused meeskonnaliikmete vahel edasi. Traditsioonilises töökojas töötavad kõik omaette ja lahendavad probleeme omal moel. Uudses töökojas õpivad noortehnikud vanematelt ja saavad teada, kuidas paremini üht või teist teha.

See on igapäevasesse töösse süsteemselt juurutatud. Igapäevastel kohtumistel kujuneb tehnikutel ülevaade tööseisust. Kui töökoormus tundub ebaühtlane, saab seda meeskonnasiseselt reguleerida. Kui keegi on leidnud uue, parema mooduse millegi tegemiseks, saab seda kõigiga jagada ja edaspidi töökojas rakendada. Kui ilmneb probleem, saab seda arutada ja koos lõpliku lahenduse leida. Traditsioonilistes töökodades on tavaline, et sama probleemi lahendatakse üha uuesti. Seda sellepärast, et puudub protseduur probleemide tõstatamiseks ja koos lahendamiseks.

KÕIK MUUTUB PAREMAKS

Lisaks sellele, et tehnikud töötavad paaris ja parendavad oma oskusi meeskonnana, määratakse igale kliendile oma personaalse hoolduse tehnik. Suhtlemine inimesega, kes sinu autot hooldab, muudab kõik lihtsamaks ja hoiab ära arusaamatuste teket.

Uus töömeetod tähendab seega, et Volvo töökojad ületavad teiste autotootjate omi, mis puudutab klientide kõigi probleemide lahendamist parima kvaliteedi ja lühima ajaga.

Võib minna paar aastat, enne kui kõik Volvo töökojad sel moel toimima hakkavad. Traditsioonide muutmine võtab aega. Samal ajal võid aga nautida kõike, mida Volvo Service hooldepakett juba praegu ja edaspidi pakub. Iga hoolduse käigus uuendatakse sinu auto tarkvara uusimale versioonile, mis tähendab, et iga hooldusega võib su auto isegi natuke paremaks saada. Pikendame Volvo Assistance maanteabi teenust 12 kuu võrra, et vajadusel saaksid iga kell kiiresti abi. Kontrollime auto seisundit ja peseme selle ära ka. – Lihtsalt et mainida mõned hüved, mis kaasnevad iga hooldusega Volvo töökojas.

Hoolitseme ka kõige muu eest, näiteks kui auto vajab remonti, rehvi vahetust, tuuleklaasi asendamist, kliimaseadme hooldust või puhastamist. Seda Volvo Service tähendabki – pakume sulle kõike, mida vajad nii lihtsalt kui võimalik. Varsti, kui kõik Volvo tehnikud uuele süsteemile üle lähevad, on sinu hoolduskülastused senisest kiiremad, lihtsamad ja mugavamad.





UUE PÕLVKONNA JUHID

VOLVO ISESÕITVAD AUTOD

Viimased sada aastat on meil autodest olnud väga lihtne nägemus – meie juhime neid, mitte vastupidi. Autojuhtimisest on kujunenud isegi võimusümbol – autosse istudes haarad ohjad. Kuid kaasaegne tehnoloogia toob kaasa muudatusi ja autonoomse juhtimise tehnoloogia teistmoodi autojuhid.

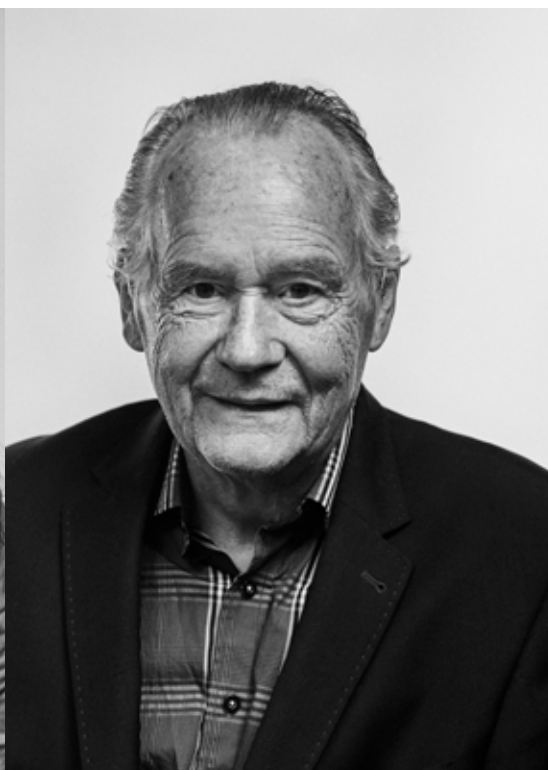
Mis tunne on isesõitvat autot "juhtida"? Mis saab kogu meie võimust? Kas me tahame seda kaotada? Kas me tahame, et kogu juhtimine ja lõbu jääks arvuti hooleks? Vastuseis muudatustele on tavapärane. Keeruline on oma ellu tahta midagi, mille tagajärjed on ettearvamatud.

Volvo Cars on üks maailma turvalisimate autode tootja ning on igati pädev inimesi ohutusalaselt rahustama. Kuid milliseid hüvesid me isesõitvatel autodel näeme? Meil on selles osas küll ideid, kuid meid huvitab rohkem, mida arvad sina ja kuidas tuled toime reisiga tundmatusse. Sest seda see kõik tähendab. Meie töö on sind ära kuulata ja vastata sobivate disainide ja tehnoloogiatega.

Palusime inimestel üle maailma ette kujutada, millised nende elud isesõitvate autodega maailmas välja näeksid. Kas Carolina, Sacramento, Ray, Mui ja kõigi teiste paikade inimesed suudavad lahti lasta? Ja kuidas muutuks Henningi ja tema naise elu, kes on mõlemad pimedad?

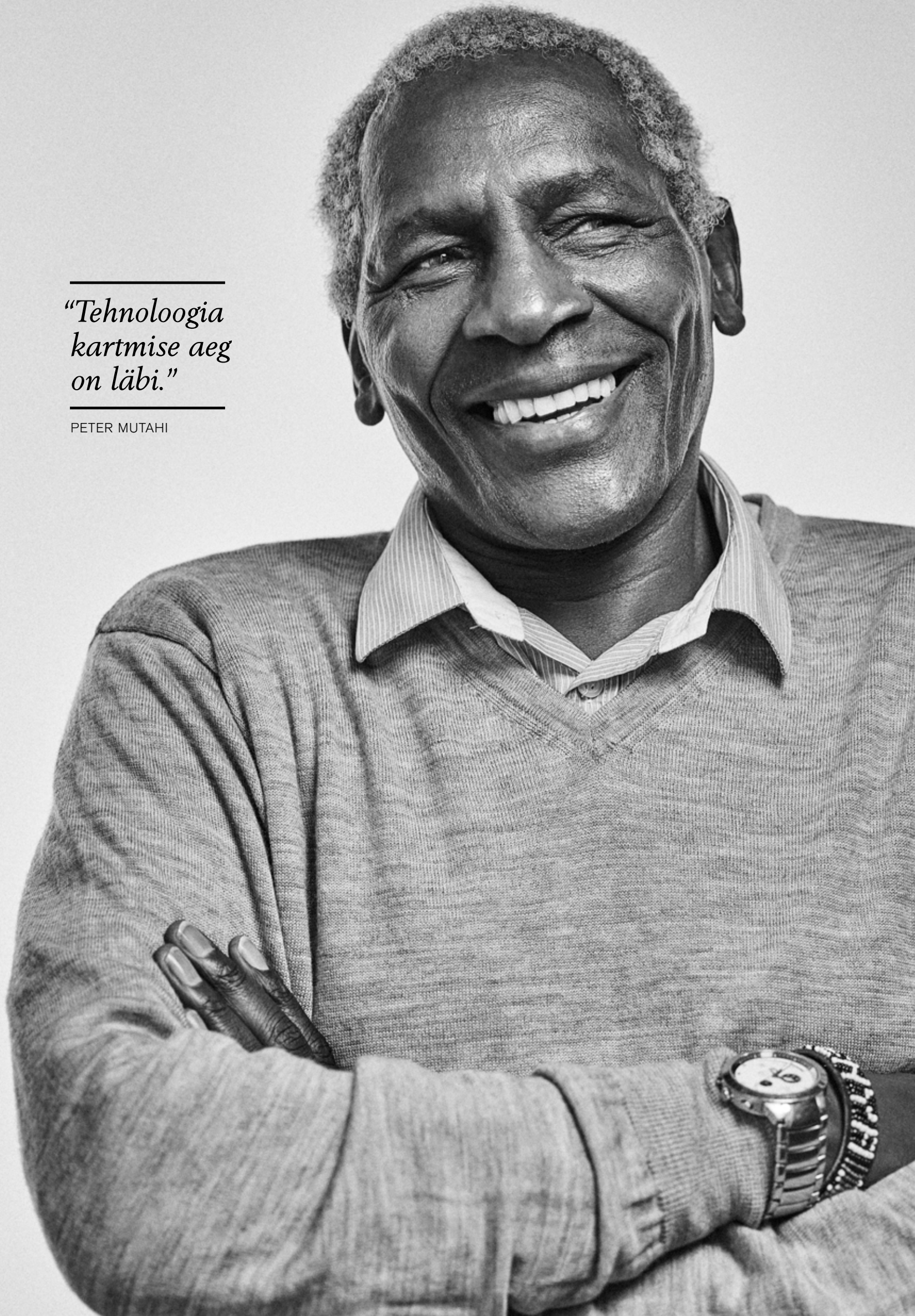
Tutvu nendega ja liitu aruteluga veebilehel volvocars.com

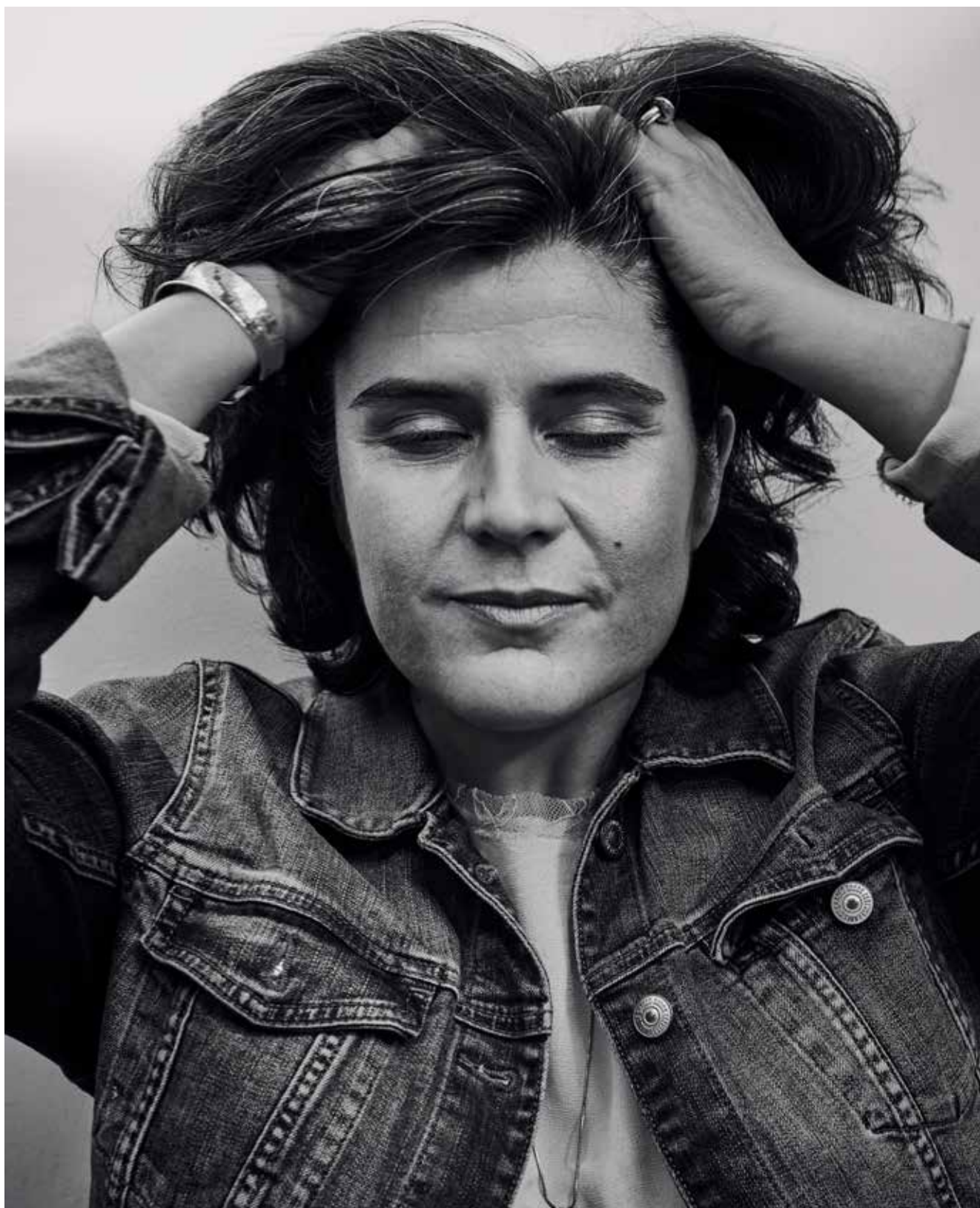




*“Tehnoloogia
kartmise aeg
on läbi.”*

PETER MUTAHI





*“Juhtimisest loobumine
saab olema raske. Juhiiste
sümboliseerib võimu.”*

SACRAMENTO ROSELLO



*“Mina usaldaksin isesõitvat
autot rohkem kui paljusid
autojuhte.”*

JONATHAN BAUER

*“Maailm ei pruugi
muutuda, kuid
meie elud küll.”*

HENNING BACKS



KAKS TEERAJAJAT,
KEDA SEOB

HEL

BOWERS & WILKINS JA VOLVO CARS

Tänu kaasaegsele tehnoloogiale saame oma lemmikartiste kuulata millal ja kus tahame. Selle tulemusel on muusika meie elu lahutamatu osa. Nüüd on Volvo Cars lõonud käed briti Bowers & Wilkins Hi-Fi spetsialistidega, et meie lemmikmuusika ka autos meid saadaks. Iga sõit väärrib suurepäraselt tausta.

1966

oli muusikaajaloos oluline aasta. The Beatles, The Beach Boys ja Bob Dylan andsid välja albumid, mis muutsid kardinaalselt meie kultuurimaastikku. Samal ajal, kui Lennon ja McCartney ning nende kaasaegsed tegelesid muusika uuendamisega, keskendus muusikaentusiast John Bowers sellele, kuidas muusikat kuulata.

TÕETRUU HELI OTSINGUIL

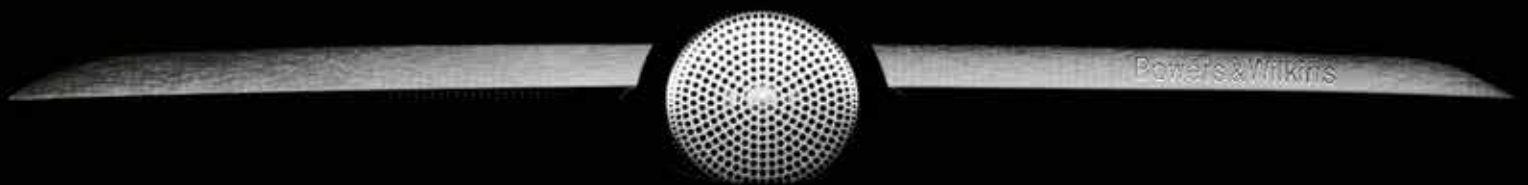
Väike teleriremonditöökoda Inglismaa unises West Sussexi maakonnas tundub ebatavaline koht muusikarevolutsiooniks, kuid just siin alustas John Bowers valjuhääldi disainimise ja ehitamisega, millest hiljem sai audiofiilide lemmik üle maailma. Kui Bowers avastas, et tema lemmikute klassikalade salvestused ei tekitanud võrdväärset tunnet elava esitusega, võttis ta endale ülesandeks luua valjuhääldi, mis võimaldaks kuulajal kogeda heli, mis on puhas, rahuldav ja võimalikult sarnane muusiku taotlustele. Bowers nimetas seda tõetruuks heliks. Nüüd, viiskümmend aastat hiljem, kohtad sa kõikjal Bowers & Wilkins'i tõetruud heli, kus kõrgkvaliteediline heli on ülimalt oluline – olgu selleks siis Abbey Road stuudiod, Primavera muusikafestival või uusimad Volvo autod.

helidele ja tööpind on piiratud. Kuid Volvo Cars on väljakutsele vääriline vastane ning koostöös Bowers & Wilkins'iga pöörati autosalongi piiratus ja omamoodi akustika enda kasuks. Tulemuseks on suurepärase kuulamiskogemus igas Volvo salongis.

KVALITEET, MITTE KVANTITEET

Bowers & Wilkins'i kvaliteedile vastava heli tekitamine Volvos tuleneb kõlarite täpsest häälestamisest ja paigutusest. Autode helisüsteemi häälestamine on tõeline kunst, mis hõlmab tundide viisi kuulamist, palju kannatust ja rohkem kui paari ekspertkõrva. Seega võid ette kujutada, kui palju kulus aega, tööd ja teadmisi 19 kõlari häälestamiseks ja paigutamiseks, mis on integreeritud uude 90-seeriasse. Kõlarite ehitamiseks on kasutatud parimaid materjale ja tehnoloogiat ning igaüks neist on paigutatud autos nii, et saavutada parim helikvaliteet. Kõlarite asukoha määramiseks nähti aastaid vaeva ning sellele aitasid kaasa viiekümne aasta pikkune kogemus ja arvutisimulatsioonid. Kui aga sobivad kohad on leitud, võimaldab autosalongi fikseeritus kõlareid ülimalt täpselt häälestada.

19-st pardal olevast kõlarist torkab üks eriti silma. Selleks on Bowers & Wilkins'i kõrgsageduskõlar, mida pole varem autode helisüsteemis kasutatud. See asub kesksel kohal armatuurlaual ja on suunatud



HARMOONILINE KOOSTÖÖ

Volvo Cars'il ja Bowers & Wilkins'il on palju ühist. Mõlemad on olnud teerajajad ning kirglikult tegelenud tehnika arendamisega ja pööranud tähelepanu detailidele. Kõige olulisem on aga, et mõlemad lähtuvad inimeste vajadustest. Seega polnud kahtlustki, et täiesti uute Volvo 90-seeria autode helisüsteemide arendamisse tuleb kaasata Bowers & Wilkins'i eksperdid ja disainerid. Koostöö sujus harmooniliselt ja tulemuseks on erakordne kuulamiskogemus, milles on ühendatud kvaliteetne heli skandinaavia disainiga.

Hea heli loomine toas või stuudios on üks asi, kuid sama tegemine autos on hoopis midagi muud. Autod vibreerivad, on avatud igasugustele

salongi, mitte tuuleklaasi poole. See aitab vähendada heli peegeldumist ja eemaldab peaaegu igasugused vahelesegamised. Nii on tagatud suurepärase helikvaliteet, mis on nüansirikas, puhas ja autentne – eriti vokaalide taasesitamisel.

IDEAALSEKS LIHVITUD HELI

Lisaks Tweeter-on-Top kõrgsageduskõlarile sisaldab uus 90-seeria autode helisüsteem üht Bowers & Wilkins'i tuntuimat innovatsiooni – Kevlar® koonuskõlareid. Kasutades auto kerematerjale on Kevlar® kõlarid eriti efektiivsed, sest need hoiavad ära moonutusi ja parandavad teljevähilist heli,

st heli, mis ei liigu otse kõlarist kuulaja kõrvu. Lisaks koonilisele Kevlarile on helisüsteemis ka spiraalsed hajukanalid, mis vähendavad kajaefekti. Need kanalid on inspireeritud Bowers & Wilkins'i legendaarsest Nautilus valjuhääldist. Nautilus valjuhääldi põhineb John Bowersi ideedel, mis ta andis oma inseneridele enne surma edasi. Viieaastase uurimis- ja arendustöö tulemusel loodi ikooniline Nautilus. Eesmärgiks oli valjuhääldi, mis oleks võimalikult ideaalilähedane, olenemata hinnast. Kakskümmend aastat hiljem on Nautilus endiselt parim.

Veel üks valjuhääldite omadus, mis aitab kaasa kristallpuhtale helile, on kõrgkvaliteediline terasvõre. Stiilse terasvõre omadused vähendavad vibratsiooni ja häireid, mulgud võre sees on tehtud ülima täpsusega, et heli oleks võimalikult läbipaistev. Selle saavutamiseks on koonuse keskel suuremad augud kui äärtes.

Et iga auto helisüsteem oleks äratuntava Bowers & Wilkins'i tõetruu

heliga, on iga auto helisüsteem häälestatud samade Bowers & Wilkins'i inseneride poolt, kes kalibreerivad koduseid kõlarisüsteeme. Kui süsteem on häälestatud ja heaks kiidetud, on aeg rokkida.

VIISKÜMMEND AASTAT EESRINDEL

Pärast viitkümmend aastat helimaailma uuendamist järgib Bowers & Wilkins endiselt oma rada, mille põhimõtted tallus maha John Bowers. Pühendumus uute teedrajavate tehnoloogiate arendusse ja trendide eiramine on võimaldanud ettevõttel püsida tipus.

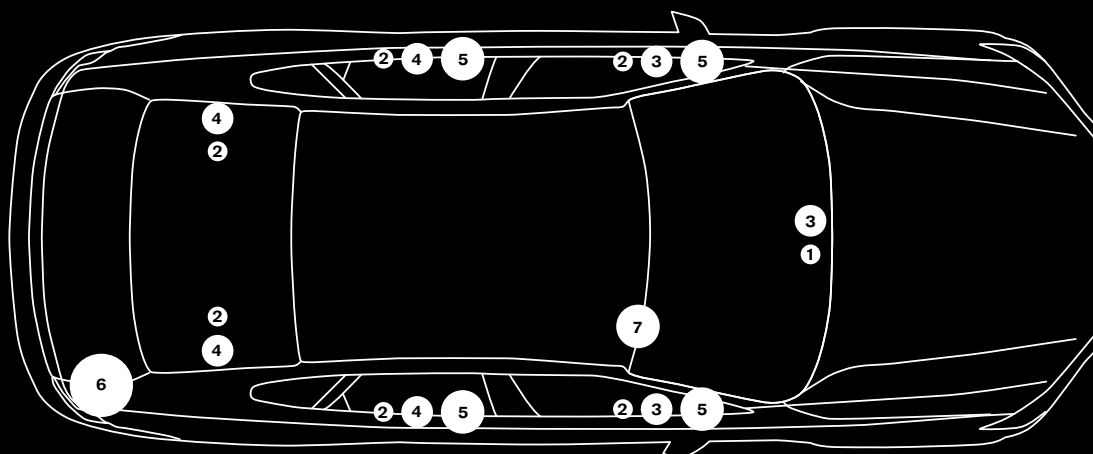
Bowers & Wilkins sobib ideaalselt Volvo Cars'i skandinaavia disainifilosoofiaga oma innovatsioonihimu, autentse käsitöömeisterlikkuse ja arusaamaga, et vorm peaks järgima otstarvet. Mõlemad ettevõtted on seiklusliku loomuga. Volvo Cars ja Bowers & Wilkins. Kaks teerajajat, keda ühendab heli. ■

ARMASTUS ROKIB!

KUIDAS BOWERS & WILKINS VOLVOS TÕETRUUD HELI TEKITAB.

Kõik 19 Bowers & Wilkins'i valjuhääldit on salongi integreeritud ja paigutatud parima heli saavutamiseks. Ekspertide kõrvad on nende kõla häälestanud võimalikult realistlikuks ja kaasahaaravaks.

- | | |
|---|---|
| 1 1 X 25 MM NAUTILUS ALUMIINIUMIST TWEETER-ON-TOP TEHNOLOOGIAGA KUPPELKÕLAR | 5 4 X 170 MM LONG-THROW "TECHNORA" MADALSAGEDUSLIK KÕLAR |
| 2 6 X 25 MM NAUTILUS ALUMIINIUMIST KUPPELKÕLAR | 6 1 X 250 MM FRESH-AIR MADALSAGEDUSLIK SÜSINIKKIUDKOONUSEGA KÕLAR |
| 3 3 X 100 MM KEVLAR® KESKSAGEDUSLIK KOONUSKÕLAR | 7 1 X 1400 W, 12-KANALILINE D-KLASSI VÕIMENDI |
| 4 4 X 80 MM KEVLAR® KESKSAGEDUSLIK KOONUSKÕLAR | |



Parim valjuhääldi
ei ole ülivõimas,
vaid väikseimate
kadudega.

John Bowers, Bowers & Wilkins'i asutaja





KESTEV STIILITUNNE

VOLVO CARS'I JA SANDQVIST'I DISAIN



SUUNTO TRAVERSE GRAPHITE KÄEKELL

CORDURA ÜLEÕLAKOTT

See uus kollektsioon on Rootsi kotitootja ja Volvo Cars'i värske koostöö vili. Inspiratsiooniallikateks oli ühine armastus vabaõhu ja klassikalise skandinaavia disaini vastu. Volvo Cars ja Sandqvist tegid koostööd, et luua kolm pilkupüüdvat ja vastupidavat uut kujundust, mis seovad urbanistliku stiili vabaõhuvajadustega. Kollektiooni kuuluvad reisikott, seljakott ja üleõlakott. Kõik kotid on valmistatud veekindlast Cordura® kangast, mis on tugev ja stiilne ja mille detailid on valmistatud taimpargitud nahast.

Volvo elustiili kollektsioonis leiab nii mõndagi. Tutvu täieliku kollektsiooniga veebilehel
collection.volvocars.com

NAHAALKEEMIA

BRIDGE OF WEIR

TEKST / FOTOD // KENNETH ANDERSSON / MARCEL PABST

Rohkem kui kolmkümmend aastat on Volvo autode salongi kaunistanud šoti nahakompanii Bridge of Weir'i parim nahk. Igas Bridge of Weir'i nahatootes peitub sajand käsitööoskusi, teadmisi ja kogemust. Paljude arvates on see parim nahk autotööstuses. Kuidas see muidu Volvosse sai?

TAEVALAOTUSE AVASTAMINE Concorde'i pardal, Queen Elizabeth II (QE2) seilamine või Pariisi Gare de l'Est raudteejaamast Idaekspressiga reisimine. Paljude jaoks tähendavad need endiselt luksuslikku reisimist. Ajast, mil reisija mugavus- ja erilisustunde pealt ei koonerdatud. Kuigi need ajad on möödas, siis ihalus luksuse ja mugavuse järele pole kuskile kadunud. Kuidas saame samaväärset luksust pakkuda tänapäevastes autodes? Saladus peitub nahas.

PEEN PÄRAND

Ega me juhuslikult Concorde'i, QE2 ja Idaekspressi maininud. Jah, need kõik esindavad luksuslikku reisimist, kuid neil on ka midagi muud ühist – nende nahkkatted pärinesid Bridge of Weir'ist. Sama nahk võimaldab sul ja sinu kaasreisijatel nautida iga päev samasugust luksust. Iga Bridge of Weir'i nahktoote taga on samasugune hoolekus, viimistlus ja teadmised, millega valmistati George ja Ray Eames'i ikooniline tugitool, Royali seltsimaja ja Püha Andreease Ancient Golf Club'i ning Briti parlamendihoone toolid. Nagu näha, on sinu Volvo istmed osa peenest pärandist.

Bridge of Weir loodi 1905. aastal Šotimaa suurima linna, Glasgow' eeslinnas ja on vanim iseseisev nahatootja autotööstuses. Paljud peavad seda nahka maailma parimaks. Tegu on tõelise pereettevõttega, mille juured ulatuvad 1758. aastasse ja praegu töötavad seal kuuenda, seitsmenda ja kaheksanda põlvkonna pereliikmed, kes on kõik nahatöölised. Selle tulemuseks on ainulaadne traditsiooniline nahatöötlusprotsess, kus nahatöötlusoskused on põlvest põlve edasi antud.

"Vanaisa tõi mind laupäeviti tehasesse. Ma olen alates 1758. aastast siin seitsmes põlvkond, nii et see on mul veres," selgitab Bridge of Weir'i müügijuht Jamie Davidson, kelle vanavanaisa Arthur Muirhead firma 1905. aastal asutas.

"Minu vanavanaisa asutas Bridge of Weir'is nahavabriku ja hakkas transpordivahenditele nahka tootma," jätkab Jaime. Sel ajal konkurentsi polnud ja palju häid inimesi otsisid tööd. Meil on inimesi, kes töötavad siin juba kolmandat ja neljandat põlve. Kõik nahad on isemoodi ja need tuleb ükshaaval üle vaadata. Ilma inimesteta me seda ei tee."

Ajal, mil Bridge of Weir nahakompanii asutati, tunti Glasgow'd suu- repäraste käsitööoskuste ja -kvaliteedi poolest. Laevad, rongid, bussid ja trammid, mis siin ehitati, olid ühed maailma parimad ja vajasid kvaliteetset nahka. Bridge of Weir valiti selleks lõppviimistluse andjaks. Mida aeg edasi, seda enam firma maine kasvas ning hakati keskenduma autotööstuse nahaga varustamisele.

Nende töö jäi silma ka Volvo Cars'i disaineritele. Nüüd tarnib Bridge of Weir nahkelemente pea kõikide Volvo mudelite jaoks. Kuid kuidas üldse see suhe Šotimaa ja Rootsi vahel algas?

KÕIK SAI ALGUSE VOLVO 740-ST

"Volvo 740 kallal alustasime tööd 1983. aastal," räägib Jamie. "Meie toodetud polster oli seni üheväriline, mida kasutavad ka enamus autosid tänapäeval, kuid sel ajal lõime ka kahevärilise, pilvetaolise efektiga nahkkatte. See jättis kasutatud mulje nagu väärt antiiktugitool, mis ajaga vaid paremaks läheb." Ettevõtete suhte viis aga uuele tasemele

Bridge of Weir'i töö ühe teise Volvo mudeli kallal. "Murdepunktiks oli minu jaoks Volvo 850. Me olime ainuvarustajaks, mis oli väga ebatavaline. Kuid selleks ajaks usaldas Volvo meid piisavalt. See auto kinnistas meie suhte."

Kuid Jamie usub, et Volvo Cars'i ja Bridge of Weir'i suhe on palju sügavam kui lihtsalt ärikoostöö. "Mõlemad on ausad ettevõtted ja ma arvan, et meil on palju ühist. Volvo motoks on kvaliteet, keskkond ja turvalisus. Usun, et meiegi järgime samu väärtusi." Ettevõtetel on ka sarnased kultuurilised ja geograafilised jooned. Göteborg ja Glasgow on mõlemad läänerrannikute tööstuslinnad, mis elavad oma idas asuvate kosmopoliitsete pealinnade varjus. Võib-olla on just see põhjus, miks nendes linnades on uhked tootmistraditsioonid.

"Ma ei taju Šotimaa ja Rootsi vahel mingeid piire. Göteborgi ja Lääne-Šotimaa elanikel on sarnane taust rasketööstuse ja laevaehituse vallas. Samuti on neil sarnane huumorimeel."

TEHNOLOOGIA JA TRADITSIOONID

Tänapäeval veedame me päris palju aega autos. Seepärast on ka autosalongi disain muutumas üha tähtsamaks nii klientidele kui ka autotootjatele – eriti kuna võimsuselt on moodsad autod küllaltki sarnased. Millega siis eristuda?

"On palju asju, mida inimesed autosalongis hindavad," arwab Debra Choong, Bridge of Weir'i peadisainer. "Neile meeldivad detailid ja isiku-pärane kujundus, kuid ka mugavus."

Autos veedad sa päris palju aega, see on justkui elutuba. Seega on mugavus väga oluline. Samuti muutuvad inimesed üha keskkonnateadlikumaks. Nad soovivad teada, kust tooted pärit on ja millised materjale on kasutatud. Püüame disaini kõrval ka nendele asjadele tähelepanu pöörata."

Debra õppis tegelikult arhitektiks ja seetõttu läheneb ta polstri disainimisele omamoodi. "Mind on alati huvitanud siseruumide kujundamine, vaadata, kus inimesed elavad ja kuidas ruumid neid mõjutavad. Minu erialane taust on mulle praeguses töös kindlasti kasuks tulnud."

Uute ideede tarbeks kombineerivad Debra ja disainimeeskond uudseid disainimeetodeid, nagu 3D-printereid ja digitaalseid tikkimis-masinaid vanade heade meetoditega. Julgus kasutada uusimat tehnoloogiat ja samas austada traditsioone on Bridge of Weir'i nii kaua nahatööstuse ja -kujunduse tipus hoidnud.

Aga millist nahka Volvo Cars soovib ja kuidas Bridge of Weir neid



visioone täidab? "Volvo soovib väga pehmet naturaalse välimusega nahka," selgitab Debra, "aga see peab vastama kõrgetele vastupidavusstandarditele. Sellise kombinatsiooniga nahkkatte loomine on põnev väljakutse."

"Me töötame koos Volvo Cars'i disainimeeskonnaga," jätkab Jamie Davidson. "Me püüame nende disainiosakonda külastada kord kuus ning meil on nendega tugev side." Kord aastas tutvustab Bridge of Weir oma ideesid tulevikutrendide ja -arengute osas. Kuid Jamie sel-





gitab, et disaineri soovidele vastava naha tootmine on vaid algus: "Kui oled saavutanud õige välimuse, tunnetuse ja värvi, tuleb nahka meie laboris testida. Ka see on tõsine väljakutse, sest Volvo Cars'i nõuded on väga ranged."

Bridge of Weir'il on oma labor, kus nad igapäevaselt kõiksugu teste läbi viivad. Näiteks testitakse tooteid heitgaaside, vastupidavuse, kulumiskindluse suhtes ning ka seda, kas nahk põhjustab akende udustumist. Kuid tehakse ka ekstreemsemaid iga-aastaseid teste, kus



nahatükid asetatakse umbes kaheksaks nädalaks kliimakambris, et jälgida, kuidas see talub väga kõrgeid ja väga madalaid temperatuure. See, et Volvos kasutatavate materjalide puhul ei jäeta midagi juhusse hooleks, pakub kindlasti turvatunnet.

KESKKONNASÕBRALIK LÄHENEMINE

Volvo Cars ja Bridge of Weir on üle kolmekümne aasta koostööd teinud. Selle aja jooksul on mõlemad palju muutunud – mitte ainult disainis, vaid ka tootmis- ja töötlemistehnicate poolest. Paljud muutused on teoks saanud tänu Bridge of Weir'i ekspertide ja Volvo Cars'i tehnilise meeskonna koostööle. Üks suurimaid arenguid oli kroonivaba parkimisprotsessi väljaarendamine.

Jamie sõnab: "Me kasutasime naha parkimiseks krooni, mis on tavapäraseks parkimismeetodiks näiteks jalanõude ja üleriiete valmistamisel. Kuid koos Volvo Cars'iga töötasime välja kroonivaba naha, mida on orgaaniliselt pargitud looduslike ainetega, nagu kastan, mimoos ja Tara. See suur muudatus leidis aset umbes 1999. aasta lõpus." Kroonivaba parkimine on parem allergikutele ning keskkonnasõbralikum. Bridge of Weir on keskkonda investeerinud tohutult aega ja vahendeid ning üheks tulemuseks on nende oma säästlik soojusenergiajaam.

Jaama projekteeris dr Warren Bowden, Bridge of Weiri sõsaretevõtte SLG Technology juht. Bridge of Weiri soojusenergiajaam on esimene patenteeritud omalaadne maailmas ning võmeteguriks nahakompanii missioonis arendada välja kõrgeima kvaliteediga ja võimalikult vähe süsihappegaasiheiteid tekitava naha. Nahatööstuses tekib tohutul hulgal jäätmeid – Bridge of Weir'is tekib neid umbes 100 tonni päevas. Kuid tänu innovaatilisele lähenemisele ressursihalduses ja ümbertöötlemises hoolitsetakse nüüd nende jäätmete eest. 50% sellest 100 tonnist on tahked jäätmed, mis läbivad soojusenergiajaamas pürolüüsi – tegu on lihtsustatult keerulise ahjuga, kus jäätmed kuivatatakse. Selle käigus vabaneb sünteetiline gaas, mis süüdatakse ja tekkivat soojust kasutatakse kahe miljoni liitri vee soojendamiseks, mida Bridge of Weir igapäevaselt kasutab. Teine 50% on rasv, millest eraldatakse õlisid, mis müüakse biodiislitööstusele. Keskkondlikult tähelepanuväärne on ka fakt, et igapäevaselt kasutatavast kahest miljonist liitrist veest 40% taaskasutatakse ja see tuleb ettevõtte oma järvest. "Ma olen väga uhke, et Bridge of Weir vaatab tulevikku. Me peame olema jätkusuutlikud," ütleb Jamie.



**Naljakas.
Ma ei saa
autosse istuda
ilma istmeid
katsumata.**

Jamie Davidson, Bridge of Weir'i
nahakompanii müügijuht

PLANEERIME TULEVIKKU, AUSTAME MINEVIKKU

Kuid mitte ainult Bridge of Weir'i tulevikuvaatav pilk keskkonna osas ei hoia Jamie meelest ettevõtet õigel rajal. "Meil on traditsioonid, toormaterjalid ja parimad inimesed. Me oleme väga innovaatilised ja tahame ühe sammu võrra teistest ees olla. Me tahame arendada nahka, mida kliendid isegi veel ei tea, et nad vajavad."

Aga minevik? Milliste Bridge of Weir'i klientide üle tunnevad Jamie ja Debra kõige enam uhkust? Lisaks Volvo Cars'ile loomulikult. "Kuigi see oli veidi enne minu aega, meeldib mulle Bridge of Weir'i töö mööblidisaineritele Charles ja Ray Eamesile," ütleb Debra. "Minu õpingute ajal olid need disainid mulle märgilise tähendusega. Ma olen väga uhke, et meil on selles loos oma roll." Mida arvab Jamie? "Minu lemmikuks on nahkkatted Lordide Kojas, sest neid nägi iga päev televisioonis, kui poliitikat jälgid. Meie tegime lordide punased ja alamkoja rohelised toolid. Selle üle olen ma väga uhke."

Piisavalt hea QE2-le, piisavalt hea Concorde'ile ja piisavalt hea sinu Volvole. Bridge of Weir'i nahk on seadnud kvaliteedi-, disaini- ja innovatsioonilati kõrgele. Järgmise kolmekümne aasta terviseks! ■

VOLVO LISATARVIKUTE ERIPAKKUMINE INFO-AUTOS. SUVI 2017.



KATUSEBOKSID. SPACE DESIGN 420 JA SPACE DESIGN 520. Space Design on moodne, eksklusiivne ja voolujooneline katuseboks, mille unikaalne disain võimaldab minimaalset tuuletakistust. Dual-Opening-süsteem lubab Space Design'i avada mõlemalt poolt. Aerodünaamiline disain, nutikas funktsionaalsus ja sisemine ruumikus teeb neist katusebokside maailmas klassi omaette. Saadaval kahes suuruses ja kahes eksklusiivselt läikivas premium-värvitoonis. Soodushind paigaldusega alates **780 €**.



PAGASIRUUMI PÕRANDA KÄTE. Praktiline kaitse pagasiruumi põrandale. Katab ka külgsseinad ja tagaistmete seljatoe-taguse. Valmistatud vastupidavast ja porikindlast vinüülist. Soodushind alates **145 €**.



KATUSE RISTTALAD. Eridisainiga transpordisüsteem katusel veetavatele koormatele. Risttalad on valmistatud kvaliteetsest alumiiniumprofiilist ja nende jalad on täielikult kaetud musta plastikkattega. Soodushind paigaldusega alates **218 €**.



EEMALDATAV VEOKONKS. Mudikohase spetsiaaldisainiga on see veokonks mõeldud neile, kes oskavad hinnata turvalisust ja veokonksu maksimaalset võimekust. Lihtne igas olukorras paigaldada. Kui veokonks pole parasjagu kasutusel saab selle kerge vaevaga asendada praktilise kaitsekattega. Soodushind paigaldusega alates **876 €**.



PÄÄKESEVARJ Varjud on spetsiaalselt disainitud sobima sinu auto tagaakende katmiseks. Need pakuvad kaitset ereda päikesevalguse eest ja tagavad sulle mugava teekonna. Soodushind paigaldusega alates **107€**



JALGRATTAHOIDJA Täiuslik terasest jalgrattahoidja. Kerge kasutada, praktiline ja pakub suurepärase väärtust raha eest. Soodushind paigaldusega alates **71€** (ei sisalda jalgratast)

! KONKREETSE LISATARVIKU SOBIVUSE, SAADAVUSE JA HINNA KOHTA KÜSI JULGELT LÄHIMAST INFO-AUTO VOLVO MÜÜGISALONGIST.



TUBANE NAUDING

CLEANZONE

Kujuta end ette värskes õhus. Kus sa oled? Soos, mäe otsas? Võin kihla vedada, et paljud teist ei kujutanud end ette autoroolis. Aga miks mitte? Isegi tiptunnil saad sa nautida autosalongis puhast õhku – eeldusel, et sinu auto on Volvo.

Mis oleks, kui saaksid värsket õhu endaga kõikjale kaasa võtta? Pole oluline, kas oled suures suitsuses linnas või tolmusel maanteel, autos saab ikka puhast õhku hingata; välitingimused ei mängi rolli. Selline on Volvo Cars'i CleanZone kontseptsiooni idee: omapärane lähenemine, mis kasutab innovatiivseid lahendusi, et parendada autosisest õhku ja seeläbi luua tervislikum sõidukeskkond.

1990ndate keskel hakkasime läbi viima teste eesmärgiga luua mugav ja ohutu sõidukeskkond ülitundlikele inimestele. Volvo S80 1998. aastal oli esimene mudel, milles nende testide tulemused selgelt nähtavad olid. Kuid Volvo XC90 tõi kaasa täiesti uue autosisese õhu kvaliteedistandardi. Selle hüppe põhjuseks on suurem ja efektiivsem multifilter. Tänu oma suurusele suudab uus multifilter kinni pidada rohkem heitgaase ja õietolmu kui varem. Ühtlasi on sellel aktiivsoekiht, mis eemaldab suurel hulgal saasteaineid, mis võivad juhi tervist ohustada.

SEES ON ÕHK PUHTAM KUI VÄLJAS

Uus multifilter on vaid üks elementidest, millest uute Volvode kaasaegne Interior Air Quality System (IAQS) õhupuhastussüsteem koosneb. Andur analüüsib salongi sisenevat õhku. Kui tuvastatakse liiga kõrge kahjulike osakeste hulk, näiteks kui sõidate tunnelis, sulgub õhu sisselase automaatselt. Koos uue multifiltriga aitab andur salongist väljas hoida suure hulga kahjulikke ja ärritavaid saasteaineid.

Lisaks on Volvo S90, V90 ja XC90-I uus displei, mis näitab õhukvaliteeti. 9-tollise keskkonsooli puuteekraanil muutub sinine ikoon – mis tähendab, et tingimused on head – halliks, kui näiteks avad akna ja filtreerimata õhk pääseb salongi või kui lülitad õhukvaliteediduri välja. Sel juhul läbib õhk siiski multifiltrit edasi. CleanZone hoolitseb kogu aeg sinu heaolu eest.

Tänapäeval kannatab ligi 45 protsenti tööstusriikide elanikest allergiate või ülitundlikkuse käes ning 10 protsendil neist on astma. Kasutades seda infot uue multifiltri loomisel. Kuid meie püüdlused luua kõige tervislikumat auto sisekliimat ei piirdu vaid kliimaseadmesüsteemiga. CleanZone'i kontseptsioon laieneb kogu autosalongile – õhukvaliteedist kasutatud materjalideni.

Et metallid, plastikud ja kangad võivad eritada kahjulikke keemilisi ühendeid, juurutasime range testimisprogrammi veendumaks, et kõik aspektid salongis oleksid võimalikult turvalised ja tervislikud. Metallosi, nagu ukselinke, nuppe, võtmeid ja turvavöölukke testitakse nikli eraldumise osas; tekstiilide valimisel ja testimisel jälgitakse, et need ei sisaldaks kahjulikke aineid.

ASJATUNDLIKUD NINAD

Testprogrammi kuulub ka päikesepaistesimulatsioon. Simulatsiooni ajal soojendatakse autot, kuni salongis on 65° C. Sel moel on võimalik tuvastada kahjulikke aineid, mis võivad põhjustada peavalu ja -ringlust ning astmahooge. Lisaks on Volvo Cars'il "ninarühm", kes nuusutavad erinevaid objekte, nagu põrandamatte ja muid kangaid, et teha kindlaks, kas nende lõhn on liiga tugev.

Selle testimisprogrammi kõrval oleme arendanud ka mitmeid uuendusi, mis aitavad kõigil Volvoga reisijatel nautida puhast õhku juba autosse istudes. Üks neist on kaugjuhitav õhuventilatsioon. See võimaldab juhil ventilatsiooni autovõtme abil eemalt käivitada. Nii ventileerib süsteem automaatselt salongis oleva õhu. Kui ukse avad, ootab sind salongis puhas ja värsk õhk.

Et inimeste teadlikkus õhusaaste kahjulikkusest tõuseb, kasvavad ka autojuhtide nõudmised auto sisekliimale. CleanZone'i abil püüame seda sulle pakkuda.



Üle 80% meie klientidest valib internetipangas Eliitkasko

- ▶ Pakume koguriskikindlustust, mis katab enamus ettenägematute sündmustega tekkinud kahjud (nt tulekahju, liiklusõnnetus, loodusõnnetus, vargus jne).
- ▶ Tasuta autoabi 24 h kogu Euroopas.
- ▶ Autoklaasid on kindlustatud omavastutusest.
- ▶ Kuni 5-aastastele autodele garanteerime remondi korral originaalvaruosad (v.a klaasikahjud).
- ▶ Eliitkaskoga on kindlustatud autos olevad esemed ja kõikide autos viibivate inimeste elud.

▶ www.swedbank.ee/kaskokindlustus

Kaskokindlustust pakub Swedbank P&C Insurance AS.
Tutvuge teenuste tingimustega aadressil
www.swedbank.ee, vajadusel konsulteerige pangatöötajaga.

MIS ON LUKSUS?

VOLVO V90 CROSS COUNTRY

Võimsal ja kaugel Skye saarel Šotimaa rannikul on mäed, looklevad teed ja keeruline kliima. Kogeme selle karmi ilu täiesti uuest luksuslikust Volvo V90 Cross Country-st.

TEKST / FOTOD // IAN DICKSON / SAM CHRISTMAS

SEIKLUS ALGAB AMMU ENNE SIHTPUNKTI JÕUDMIST

Lookleva tee kohal kõrgub Põhja-Atlandit jälgiv paljand. Sõidame siin uusima tehnoloogia abil: Volvo V90 Cross Country-ga, mis on disainitud viima sind seikluste keskele stiilselt ja mugavalt. Maastik, millel sõidame, on justkui klassikalise seiklusromaanist. Asume Põhja-Šoti mägismaa isoleeritud nurgas, mis on ilus, kuid salakaval. Õige varustus on siin elutähtis. Mulle meenub see kohe, kui üle mägede rulluva tormi eest autosse varjun. Vaatan läbi panoraamkatuse vihmased, lülitan sisse istmesoojenduse ning valin Apple CarPlay-st* sobiva loo, mida läbi Bowers & Wilkins'i kvaliteetsete kõlarite kuulata, et eesootavaks sõiduks valmistuda.

Tee hakkab läbi mägede looklema ja mulle meenub vestlus Volvo Cars'i dünaamikaeksperti Mattias Davidssoniga enne teeasumist. Ta selgitas, mis teeb selle auto nii eriliseks: "Volvo V90 Cross Country pehmem vedrustus ja suuremad rattad loovad suurepärase vedrustusmugavuse. Hämmastav on aga, et auto on siiski suurepäraselt juhitav. Oleme saavutanud ideaalse tasakaalu välduse ja mugavuse vahel."

Teekond viib meid kõrvale peateedest ahvatlevale maastikule. See tähendab kiviseid radu, kruusateid, kiirevoolulisi ojasid ja tõuse, mis panevad õhku ahmima. Sensus Navigation'i 3D-kaart, mida kuvatakse paremaks lugemiseks vertikaalselt, annab tõestust, kui kõrvalisel maastikul me oleme.

Sõidurežiimi valijaga vahetan Dynamic-režiimi Off-roadi vastu. V90 Cross Country näitab end nüüd hoopis teisest küljest. Mattias hinnangul annab Off-road režiim kindlustunnet igasugustes tingimustes. "Off-road režiimil on mootor ja käigukast kohandatud veojõule," ütles ta. "Gaasipedaal on reguleeritud nii, et vältida juhuslikult 40 km/h kiiruse ületamist; roolimine on mugavam; ja nelikvedu jaotab veojõu esimeste ja tagumiste rataste vahel. See tekitab tunde, et kõik on kontrolli all."

Nelikveo haare ja muljetavaldav kliirens võimaldavad V90 Cross Country'l sundimatult üle konarliku maastiku kulgeda. Kallakutel sõitmine on turvaline tänu Off-road režiimis automaatselt aktiveeruvale mägiapidurile. Tegu on autoga, mis sisendab juhile kindlustunnet.

Möödudes kanarbikuväljadest ja uttu mattunud mäetippudest, tunnetame looduslähedust ja vabadustunnet. Õigest varustusest tulenev mugavus sellistes tingimustes äratav seiklusvaimu, mida saab kogeda vaid taolisel teekonnal.

Meie retk kulmineerub Quiraingis, ilusal ja müstilisel kaljupangal Skye saarel, kust avaneb vaade Raasay väinale. Ümbritsetuna kolmest küljest suurejooneliste mägedega, on meie tee otsa saanud. Edasi peab seda metsikut loodust jalgsi avastama. Lahkun vastu tahtmist V90 Cross Country turvalisest rüpest.

** Apple CarPlay on Apple Inc. kaubamärk

Teekond viib meid
kivistele radadele, läbi
kiirevooluliste ojade ja
tõusudele, mis panevad
õhku ahmima.



AUTODE EHITAMINE KOOPAS CAVE
(ingl k. "koobas"; Cave Automatic Virtual Environment) on ruum, milles seinad ja lagi toimivad projektsiooniekraanidena, mis aitavad luua auto 3D-mudelit. Juba sellises varajases staadiumis mõistab Peter, kuidas auto reaalselt tunduma hakkab.



ROHKEM KUI TUNNE

VOLVO VALIDEERIMISMEESKOND

TEKST / FOTOD // KENNETH ANDERSON / NICKE JOHANSSON

Kui sa uuele autole müügiesindusse järele lähed, tead juba mõningaid asju: kuidas auto välja näeb, kui kiiresti see sõita võib ja millised lisavõimalused sel on. Aga ühes asjas ei saa sa kunagi 100% kindel olla – milline on tunne roolis olla ja sõita. Või kas saad? Tänu selliste inimeste asjatundlikkusele, nagu Peter Hellgren, saad küll. Peter on Volvo Cars'i valideerimisinsener ja tema ülesanne on teha kõik, et kogeksid oma Volvot just nii nagu Volvo Cars plaanis.

On karge oktoobrihommik ja ma seisan Volvo Cars'i tehase ees Göteborgis. Siin on igasuguse kuju, suuruse ja värviga Volvo mudeleid – nii kaugele, kui silm ulatub. Nagu külastaks linna, milles elavad ainult Volvo entusiastid. Tulin siia Peter Hellgreniga kohtuma. Peter on Volvo Cars'i valideerimisinsenerina töötanud üle 20 aasta ja täna lähen koos tema ja kahe kolleegiga valideerimisretkele, kus katsetatakse kolme täiesti uut Volvo 90 seeria autot. Kuid enne kui me teele asume – mida üldse üks valideerimisinsener teeb?

“Valideerimisel on oluline tunnetus,” selgitab Peter. “Analüüsime ja testime autot igas staadiumis, et kõik korras oleks.

Peame klientide ootustele vastama emotsionaalsel tasandil.” Kokkuvõtteks on Peteri töö testida autot alates prototüübist kuni tehasemudelini, et olla kindel, kas auto vastab tootekirjeldusele.

IGA RETK ÕPETAB MIDAGI

Asume teele. Peter ja mina oleme kolonni eesotsas täiesti uues V90-s, Thomas ja Bengt meie taga kahes vapustavas uues S90-s. Täna väljasõidu põhjuseks on need kolm autot viimast korda proovile panna, enne kui need kahe nädala pärast retkele lähevad, kus Peter, Thomas ja Bengt neid kogu Euroopas hindavad – Lõuna-Prantsusmaa päikeselisest kliimast Itaalia Alpide hingematvate kõrgusteni. Täna väljasõidul suundume Bohuslāni maakonda, mis asub Loode-Rootsis. See ei kõla ehk nii eksootiliselt kui tõus

Alpidesse või kiirteel kihutamine, kuid uue auto valideerimisel on igal retkel midagi kasulikku õpetada.

“Kui meie kliendid uue auto ostavad, on olulised sellised kogemused, nagu autolungi, rooliratta või käigukangi esmakordne puudutamine. Peame neid asju samamoodi kogema. Sellepärast on need väljasõidud olulised,” selgitab Peter.

Tavaliselt osaleb sellises väljasõidus viis autot, mis sõidavad konvois. Juhid hoiavad omavahel raadiosaatjatega ühendust ja võrdlevad autode toimimist. Peter on sellistel väljasõitudel osalenud üle kogu maailma ning iga väljasõidu eesmärk on välja selgitada, kuidas autod erinevates kliimades, kõrgustel ja maastikul toime tulevad. Näiteks, mis tunne on autot juhtida Marseille' kuuma päikese all või kuidas mõjutavad Põhja-Rootsi miinuskraadid klaasipuhastajate tööd?

DISAINIMINE JUHIST LÄHTUDES

“Valideerimisel hindame autosid alati subjektiivselt,” ütleb Peter, kui läheneme mööda E6 maanteed Stenungsundi linnale, “aga me ei ütle kunagi “ma arvan”; me sõnastame oma arvamust kujul “panin tähele selliseid asju sellistel põhjustel”. Iga päeva lõpus arutame oma leide ja anname igale testitud autoosale hinde kümne palli skaalal. Kui mingi osa autost saab kaks väga erinevat hinnet, siis püüame arutelu läbi jõuda asja tuumani.” Kuid kes otsustab, mida Peter ja tema kolleegid jälgima peaksid?



“Testimise iseloom sõltub autost, mida Volvo parasjagu arendab,” ütleb Peter. “Meie saame tellimuse arendada teatud omadustega autot, näiteks dunaamilise roolisüsteemiga. Tõlgendame seda juhi vaatevinklist, et ettevõtmise mõttekuses veenduda.” Iga uue Volvo auto tellimus toob kaasa erinevad nõudmised eri Volvo osakondadelt. Peter ja tema meeskond peavad tegema iga osakonnaga tihedat koostööd, et leida sobiv omaduste tasakaal ja teha kindlaks, et auto tervikuna toimib.

ÕIGE KOOSLUSE LEIDMINE

Volvo Cars'i valideerimismeeskond koosneb 15 insenerist, kes on kõik kompetentsed eri valdkondades. Peteri arvates on selline spetsialistide erinev taust valideerimisel väga tähtis: “On väga oluline, et me kõik oleksime erinevad ja eri nägemustega. Kuid kõigi meeskonnaliikmete vahel peab valitsema tasakaal ja meil kõigil peab olema piisavalt kogemust ja teadmisi.”

Lisaks riistvarale peavad Peter ja tema meeskond ka tarkvara testima. See võtab aega, sest tänapäeva autodes on tarkvaral kanda suurem roll kui kunagi varem. Volvo Cars'il on katselaborid, kus erinevaid tarkvarasid testitakse. Siin saavad insenerid katsetada ka nuppude funktsioneerimist ja tunnetada, kuidas need reaalses olukordades toimivad.

Üks oluline aspekt Peteri töös on mõista, kuidas erinevad kultuurid mõjutavad inimeste sõidustiili ja hinnata autot vastavast kultuurist lähtudes. Näiteks, kui Peteri ülesandeks on valideerida autot, mis on mõeldud müügi Hiinas, peab ta end Hiina autojuhi rolli seadma. Erinevate sõidukultuuride õppimiseks on Peter sõitnud kõikjal maail-

mas – üksnes Hiinas on ta viimasel aastal läbinud 80 500 kilomeetrit. Huvi pärast uurin talt Rootsi sõidukultuuri kohta: “Rootsis me austame kaasliiklejaid ja liiklusreegleid,” vastab ta naeratusega.

NII PEAKS SEE TUNDUMA

Pärast ligi tunnipikkust sõitu on aeg autosid vahetada. Istume musta S90 R-Design'i ja vahetame maantee väikeste kurviliste kõrvalteede vastu. Maantee kõrval on neil ilmselgelt keerulisem sõita, nagu näitavad ka teel olevad rehvi jäljed. Kõik ei ole nii osavad juhid kui Peter. Ta juhib autot pingutuseta läbi käänakute ja kurvide, vahetab käiku ja naeratab. “See käigukast tundub hea,” ütleb ta. Sellisel hetkel tasub kogu töö end ära ja auto tundub just selline nagu peab. “Kas sa tead, et selles talus peetakse kaamleid?” küsib Peter, viidates künkal olevale talule. Selle ootamatu teabega suundume tagasi maanteele ja jätkame sõitu Bohusläni suunas.

Järelejäänud retkel läbime linnasüdameid, maapiirkondi ja lõpuks jõuame maalilisse Hunnebostrandi kalurikülla. Siin uurivad Peter, Thomas ja Bengt autode mootoreid ja arutavad oma seniseid tähelepanekuid. Pärast kiiret jalutuskäiku kaldal, et nautida vaadet ja hingata värsket õhku, asume koduteele. Tagasiteel Volvo Cars'i tehasesse küsin Peterilt, kas ta on kogu aeg valideerimisrežiimis või suudab ta seda ka välja lülitada. “Ei, ma olen kogu aeg valideerija,” naerab ta. “Sa hakkad valideerima kõike alates diivani valimisest uue telefonini.”

Järgmine kord, kui autosse istud ja kõik tundub loomulik, siis jäta meelde, et see pole kokkusattumus. Peteri moodi kirglikud inimesed on väsimatult töötanud igasugustes tingimustes, et sinu Volvo tunduks nagu õige Volvo. ■

SINA VOLVOGA SÕITMA



MINA NIITMA

NR. **1**

MÜÜDUIM
TOODE ALATES
1995. AASTAST



Tegele asjadega, mis Sulle päriselt meeldivad ning muru saab niidetud. Uskumatu, kas pole?

Husqvarna Automower® on vastupidav ja töökindel robotmuruniiduk kuni 5000 m² suuruste murupindade niitmiseks. Ta on võimeline vaikselt navigeerima keerukatel aladel ja kitsastes läbikäikudes ning tuleb edukalt toime ka ebatasaste pindade ja kuni 45% kallakutega. Tulemuseks on ideaalselt niidetud roheline muruvaip minimaalse pingutusega.

Kui soovite oma muruhoolduse viia uuele tasemele, külastage lisainfo saamiseks veebilehte husqvarna.ee.

HUSQVARNA AUTOMOWER® 450X

kuni 5000 m² suurusega aedadesse • 59 dB(A) • 13.9 kg • maks. kallak tööpiirkonnas 45%

€3999

KOOS KÄIBEMAKSUGA



LISAGE VAID NUTITELEFON JA JUHTIMINE ON TEIE KÄTES

Automower® Connect annab teile täieliku kontrolli robotniiduki üle teie nutitelephi kaudu. Saate anda käivitamis-, peatumis- ja parkimiskäsk, reguleerida seadeid, võtta vastu teateid ning varguse korral jälitada kõikjalt niiduki asukohta. Mudelil 450X on Automower® Connect juba standarvarustuses. Teistel, 300/400 seeria mudelitel on Automower® Connect saadaval lisavarustusena.



Husqvarna®
TEGUDEKS LOODUD



INIMESED VEIDRATES KOHTADES

PÜHAPAIK TAEVAS

“Ega töö nii raske ole kui see hakkamine!” ütleb vanasõna tööle hakkamise innustamiseks. Kuid kas tänapäeva maailmas on selline enesesundimine põhjendatud? Kas ei oleks vajadusel palju targem puhata või tukastada, mitte end piitsutada? Näiteks mägironijatele Peruu Pühas orus on väljateenitud puhkus igati tänuväärne võimalus, kui väsimus kallal. Eriti kui seda saab teha sama mugavalt nagu kodus.

Püha org Peruu Andides on lummas vaatepilt ja asub see teel maailmakuulsa inkade õhulossi Machu Picchu poole. Siin kasvavad haruldased orhideed ja leidub iidseid inkade varemeid. Samas on Püha oru kaljud kodus ka palju uuemale inimloodud imele: Skylodge Adventure Suites’ile.

400 meetri kõrgusel asetsevad kaheksanurksed poolläbi-paistvad Skylodge’i kapslid embavad kindlalt kaljuseina ja neid võib segi ajada UFOdega. Skylodge on kohaliku keevitaja, Ario Ferri, mõttevili. Toona oli ta ka ehitusmeeskonnas, kellel kulus kaks kuud, et ehitusmaterjalid mägile vedada. Suure armastusega oma töö vastu on Skylodge nn “portaledge’i” (telk, millega õõbitakse vertikaalsel kaljuseinal) kontseptsiooni lati kõrgemale tõstnud. See luksuslik öömaja sisaldab laudu, voodeid, temperatuuriregulaatoreid, jooksvat vett ja isegi tualetti.

Maapinnalt üles vaadates võib see hirmutav tunduda, kuid Skylodge ei ole mõeldud ainult karastunud mägironijatele. Tänu ronimissüsteemile, mida tuntakse *via ferrata* nime all (itaalia keeles “rauast tee”), saavad ka algajamad mägironijad Püha oru mägedel ronida. Kaljuseintele on sisestatud raudpulgad, mis muudavad ronimise lihtsamaks. Enne kui arugi saad, naudid juba oma taeva vahel rippuvas pühapaigas vaadet tähistaevale. ■



METSIKUKS SÜNDINUD

2010. aasta 8. mai varahommikul ärkas Timo Räisänen voodis üksi. Ta tõusis üles ja leidis oma raseda naise Lina vannist. Kokkutõmbed olid alanud ja kohe asuti haigla poole teele. Kuid nad ei saanud kuigi kaugele, kui auto tuli peatada. Mõni minut hiljem sündis neile Volvo V70 tagaistmel poeg Arvo.

TEKST / FOTOD // MAJA KIPATSI DANELL / MARCEL PABST

Lapseootel vanemate jaoks on haiglasse õigeaegselt mittejõudmine paras õudusunenägu. Aga Timo ja Lina jaoks oli Arvo sündimine kogemus, mida nad millegi vastu ei vahetaks. Nüüdki jutustab Timo seda lugu varjamatu naeratusega.

“Kõik tundus väga loomulik. Lina oli nii rahulik ja enesekindel, et see rahustas ka mind. Ma muutusin tõeliseks tegutsejaks – paigaldas autost 30 meetri kaugusele ohutuskolmnurga ja edasi läks kõik nagu iseenesest. Vaatasin nagu kõrvalt, kuidas mu käed lapse järele sirutusid ja ta Lina sülle tõstsid. Ma masseerisin beebit just paraja survega ja siis tuli tema esimene nutt – tunne oli fantastiline!”

“ARVO ON VÄGA SPONTAANNE NAGU KA AUTOS SÜNDIMINE ON VÄGA SPONTAANNE.”

Kiire ja dramaatiline, kuid usumatult lahe – nii kirjeldab Timo hommi, mil Arvo sündis. Ta ütleb, et tema ja Lina jaoks on tavaline, et kõik just nii laheneb. Nende elus on palju spontaansust ja sellega on nad leppinud. Muusiku ja produtsendina on Timo ja Lina harjunud koostööd tegema, kuid Arvo koos ilmale aitamine oli väga eriline kogemus.

“Ta oli sündides usumatult ilus, nagu väike itaalia ärimees. Kuid kolme nädala pärast nägi ta juba välja nagu üks õige potsakas tita,” naerab Timo.

Sellest udusest maikuuhommikust on möödunud kuus aastat ja

Timo kirjeldab Arvot kui laheda ja lahket last, kuid kelle juuresolekul alati midagi juhtub. Tal on tohutult palju energiat ja ta tegeleb kogu aeg millegagi. Võib-olla on selline energilisus ja elurõõm täiesti tüüpiline inimesele, kes ei suutnud hetkegi kauem oodata, et sündida.

“MA EI LOOBU SELLEST AUTOST KUNAGI”

Timole on alati tema Volvo meeldinud. Ta ostis selle, sest see on valmistatud Rootsis, vastupidav ja maailma ohutuim auto. Samuti oli tegu viimase mudeliaastaga, mil sai tellida härjaverevärvi polstri. Pärast seda, kui Timo poeg tegi autos oma esimese hingetõmbe, on auto lihtsast transpordivahendist muutunud väärtuslikuks perekonnaliikmeks.

“Me oleme tegelikult korduvalt proovinud autot maha müüa, kuid oleme alati meelt muutnud. Ma saan nüüd aru, et ma ei saa kunagi sellest autost loobuda – pärast kõike, mida oleme läbi elanud. See auto mõjub turvalise ja ohutuna, kuid tekitab ka põnevust. Tal on oma iseloom. Kõige tähtsam on aga, et kõige kriitilisemal hetkel oli ta abiks.”

ARVOLE MEELDIB KA PEREAUTO, KUID MUUDEL PÕHJUSTEL

“Mulle meeldib see auto, sest see on hall. Ja see on lahe. Sa ei tunne midagi, kui sees istud, lihtsalt liigud edasi. Ja me kuulame kogu aeg muusikat, näiteks “Sweet Home Alabamat”. Minu meelest on see lahe.” ■



Pärast kõike, mida oleme koos läbi elanud,
ei saa ma sellest autost kunagi loobuda.

TEELE LOODUD

Uus komplekt Volvo velgi on hea võimalus autot stiilsemaks ja isikupärasemaks muuta. Millest aga meie disainerid alustavad, et sinu Volvole sobivaid uusi veljemudeleid välja mõelda? Kohtusime Volvo Cars'i vanemdisaineri Ole-Kristian Bjerkega, et uurida, kuidas tema uusi sinu Volvole ja stiilile sobivaid velgi loob.



IGA VOLVO VELJEKOMPLEKT on disainitud kindla Volvo mudeli ja tema juhi jaoks. Kuid kust need kujundused tulevad ja kuidas disainerid otsustavad, millised veljed millisele Volvo mudelile sobivad? Nagu Volvo Cars'i vanemdisainer, Ole-Kristian Bjerke selgitab, algab kõik auto iseloomust.

"Ratastel on auto iseloomu edasiandmisel tähtis roll kanda," alustab Ole-Kristian. "Lisaks suurusele peame me teadma, mida me tahame rõhutada, nt sportlikku, karmi või elegantset ilmet. Kui me oleme otsuse teinud, visandame võimalikult palju ideid."

Sellises varases staadiumis rakendame katse- ja eksitusmeetodit. Paramatult jätame paljud ideed kõrvale. "Me katsetame paljusid ideid," jätkab Ole-Kristian, "proovime erinevat kodarate arvu, mängime proportsioonide ja stiiliga. Töö käigus jätame mõned ideed kõrvale, teisi muudame ja mõnd arendame edasi."

HARMOONILISE DISAINI LOOMINE

Uute velgede disainimisel arvestavad Ole-Kristian ja disainimeeskond alati auto kui tervikuga. Rattad peavad ju auto üldiste proportsioonide ja muude kujunduselementidega harmoneeruma. "Rattad rõhutavad auto juures erinevaid omadusi," ütleb Ole-Kristian. "Sellepärast on näiteks Inscription'il teistsugused veljed kui R-design'il."

Rataste puhul pole aga oluline ainult välimus. Kõik rattad peavad vastama vajalikele nõuetele. Kvaliteetne viimistlus ja optimaalsed sõiduomadused on sama tähtsad kui välimus ja neid tasakaalustatakse hoolikalt kõikides tootmisetappides. Nagu ütleb Ole-Kristian Bjerke: "Oluline on leida tasakaal õigete tehniliste näitajate ja välimuse vahel."

Esteetika puhul on oluline jälgida disainimaailmas toimuvat. "Me teame alati praeguseid trende ja oma konkurentide töid," selgitab Ole-Kristian Bjerke. "See on disaineritöö lahutamatu osa. Meile pakub huvi, mis toimub erinevates disainivaldkondades, näiteks arhitektuuris ja moes."

VISIOONI TÄITMINE

Kui disainide hulgast on parimad välja sõelatud, prindib disainimeeskond välja elusuuruses veljekujundused ja asetab need auto külge. Nii saab teha veel vajalikke muudatusi, misjärel digimudeldamismeeskond koos disaineritega erinevad disainid arvuti abil valmis ehitavad.

Ole-Kristian Bjerke selgitab, mis edasi saab: "Meie inseneride ja veljetootja spetsialistide koostöös lähevad valmisdisainid tootmisse. Selle protsessi käigus kontrollitakse kõiki tehnilisi ja mehaanilisi omadusi, et tagada esmaklassiline pinnakvaliteet. Samal ajal valmistatakse ka veljemudelid, mida värvitakse ja auto külge asetatakse, et tunnetada, kuidas valmistoode välja võiks näha."

Mis juhtub, kui veljed on valmis? Ole-Kristiani ja tema meeskonna jaoks tähendab see järgmist väljakutset. Nad peavad kujundama velgi uutele Volvo autodele ja ka hilisematele mudeliaastatele. Et Volvo veljekujundused muutuvad üha edasipüüdlikumaks, muutub iga aastaga veelgi põnevama ja pilkupüüdvana kujunduse loomine aina erutavamaks.



SUVERATASTE KOMPLEKT 21"
TINTED SILVER DIAMOND CUT 245/35R21
PIRELLI PZERO

4535 € Hind koos paigaldusega, Volvo S90/V90.



SUVERATASTE KOMPLEKT 19A" ARTIO
235/40R19 BRIDGESTONE POTENZ

3030 € Hind alates koos paigaldusega,
Volvo S60/S60CC/V60/V60CC/V70/S80.



SUVERATASTE KOMPLEKT 19" ATRIA
225/40R19 CONTINENTAL
CONTISPORTCONTACT 5

3455 € Hind alates koos paigaldusega,
Volvo V40 Cross Country.



TÕMBA VOLVO WHEEL RAKENDUS APP STORE-IST

Vaata, kuidas uus Volvo veljekomplekt võib sinu auto välimust täielikult muuta.
App Store-is tasuta.





TÄIESTI UUS

VOLVO XC60

Tutvustame Volvo uut dünaamilist linnamaasturit XC60.
Siin kohtub julge disain kauni interjööri. Tehnoloogia viimane sõna –
see on loomulik. Iga sõit on puhas nauding.



Uus auto vahetab välja Volvo üleduka algse XC60, mis sai turuloldud üheksa aasta jooksul Euroopas keskmises suuruses premium-linnamaasturite seas müügihitiks – seda on ülemaailmselt müüdud peaaegu miljon autot. Praegu moodustab XC60 umbes 30 protsenti Volvo ülemaailmsest kogumüügist.

“Meil on tugev tehnika viimast sõna pakkuvate stiilsete ja dünaamiliste linnamaasturite loomise traditsioon. Uus XC60 ei saa selles osas erandiks. See auto on aktiivse elustiili viljelemiseks täiuslik ning see kehastab järgmist sammu meie ümberkujunemise plaanis,” ütles Volvo grupi president ja tegevjuht Håkan Samuelsson.

UUS MUGAVUS- JA OHUTUSTEHNOLOOGIA

Uus XC60, üks turvalisemaid kunagi toodetud autosid, on üleni uut tehnoloogiat täis. Murrangulisele City Safety süsteemile on lisatud juhtimisabi funktsioon. Juhtimisabi aitab uuel vastassuunda kaldumise vältimise süsteemil vältida laupkokkupõrkeid ning Volvo pimenurga infosüsteemil (BLIS) vähendada sõiduraja vahetusel juhtuvaid õnnetusi.

“Oleme keskendunud auto loomisele, mis suudab paitada kõiki meeli – alates kindlust sisendavast vaatest eesolevale teele ilusasti sisustatud ja rahulikust sõitjateruumist kuni turvalise, inspireeritud ja kindla sõidukogemuseni,” ütles Volvo grupi toote ja kvaliteedi ala vanemasepresident Henrik Green. “Me oleme erilist tähelepanu pööranud klientide elu kergemaks muutmisele, pakkudes neile igapäevaelu sekeldusi vähendavaid mugavusfunktsioone ja teenuseid.”

Pilot Assist, Volvo täiustatud poolautonoomne juhiabisüsteem, mis hoolitseb hästitähistatud teedel roolikeeramise, kiirenduse ja pidurduse eest kiirustel kuni 130 km/h, on uuele XC60-le valikulise lisana samuti saadaval.

JÕUDLUS

Uus XC60 pakub mootorivaliku tipus Volvo auhinnatud T8 Twin Engine bensiini-pistikühübridi võimsusega 407 hj ja kiirendades 0-100 km/h-ni kõigest 5,3 sekundiga. “Meil on suur jõuallikate valik. Uus XC60 tuleb 190 hj-lise D4 diiselmootoriga ja 235 hj PowerPulse tehnoloogiaga D5 variandiga. Lisaks on meil 254 hj T5 ning koos turbo ja kompressoriga 320 hj ja 400 Nm pöördemomenti pakkuv T6 bensiinimootor,” lisas Henrik Green.

Aga XC60 ei paku kõneväärt sooritust vaid kapoti all. Uus CleanZone neljatsooniline kliimaseadesüsteem eemaldab välisõhust kahjulikud saasteosakesed, et tuua siseruumi skandinaaviavärske õhk.

Volvo juhi meelelahutus- ja võrguteenuste liides Sensus ja rakendus Volvo On Call saavad mõlemad täiustatud kasutuskogemusega graafilise uuenduse. Sarnaselt 90-seeria autodele on võimalik CarPlay ja Android Auto abil autoga nutitelefone ühendada.

VORMITUD TUNNETUS

“XC60 on linnamaastur, mis on loodud mitte teistele ülevalt alla vaatamiseks, vaid sõitmiseks. Väliselt on auto vorm atleetlik, kuid peene ja ajatu kvaliteediga. Sisemus on meisterlik kompositsioon hästilahendatud arhitektuurist, ilusatest materjalidest ja uusimast tehnoloogiast, mis kõik on täiuslikult kokku sulatatud. XC60 pakub tõelist skandinaavialikku kogemust, mis paneb meie kliendid end erilisena tundma,” ütles Volvo grupi disaini ala vanemasepresident Thomas Ingenlath.

Esimised uued Volvo XC60 toodeti 14. aprillil – Volvo 90. sünnipäeval Rootsis Göteborgi lähedal asuvas Torslanda tehases. Südasuveks jõuavad esimesed autod Eestisse. ■





Meil on tugev tehnika viimast
sõna pakkuvate stiilsete ja
dünaamiliste linnamaasturite
loomise traditsioon.

Volvo grupi president ja tegevjuht Håkan Samuelsson







TÕNU PIIBUR

INIMESES ON SEES PIDURDAMATU VAJADUS MOOTORI ABIL LIIKUMA PÄÄSEDA

Tõnu Piibur on vanasõidukientusiast, kes on aegade jooksul omanud väga erinevat vanatehnikat mootorratastest bussideni, muuhulgas ka mõned Volvod – 1977. aasta 262C, 1983. aasta Volvo 244 ning eelmise põlvkonna XC90. Otsekohe ütlemisega koolidirektor on täna üks Eesti Bussiajaloo seltsi eestvedajatest, Eesti Vanatehnika Klubide liidu juhatuse liige ning tegeleb veel arvukalt erinevate vanade sõidukite säilitamiseks ja populariseerimiseks korraldatavate ettevõtmistega.

TEKST / FOTOD // GERLI RAMLER / SVEN TUPITS



Tallinnas Pääskülas vaikselt kruusasel tänaval kasvanud Tõnu meenutab, kuidas nende tänaval hakati kaevama kanalisatsioonikraavi. "Krusad sõitsid edasi-tagasi ja kopad mürisesid hommikust õhtuni. Esimesed eluaastad istusin aiaposti otsas ja vaatasin toimuvat ning kõike seda taustsüsteemi arvestades ütlesin oma esimese sõna. See ei olnud "ema", "piim" ega "kiisu" vaid "auto". Mingi raske karmavõlg selle juhtumiga seoses minu peale langes ja vabariigi parimad spetsialistid ei ole suutnud mind sellest vabastada," muigab mees.

Autot Piiburite peres polnud, sest tollal polnud neid veel vabalt müügil. Kui ükskord antigi lootust, et kolme aasta pärast võib Volga autoostuluba tulla, oli kolme aasta pärast hoopis riigikord muutunud ning kokkuvõttes läks isegi hästi, sest sellel ajal poleks olnud ka midagi, mille eest endale seda välja osta.

"Ometigi oli inimeses sees mingi pidurdamatu vajadus mootori abil liikuma pääseda," sõnab Tõnu, kes õppis algklasside õpetajaks. Ta lisab, et see valik tähendas juba oma olemuselt seda, et pangakontori ukse avamise andur sinu peale ei reageeri ja liikuma pääsemiseks tuleb loota käeliste oskustele, endisaegsete inseneride teadmistele ja rohkele vabale ajale, mis võimaldab suunata kliimamuutusi meie planeedil. "See viimane tähendab seda, et ei ole vaja alati liisingu abil kinni maksta plastmassist liisinguautode vormide valmistamist, kui kellegi poolt ära tarvitatud luksusauto tee tagasi sättimiseks on vaja ainult inverteeritud teadmisi ja veidike viitsimist. Raha ei ole väga palju vaja, kui aju kasutamine välja tuleb ja kontrolli all on."

SÕIDUK PEAB TEKITAMA POSITIIVSET EMOTSIOONI

Kui alguses ei olnud tal ühtegi mootorsõidukit, siis, nagu selistel puhkudel ikka juhtub, hakkab lapsepõlvest pärit puudus hirmsasti hiljem kummitamas käima. Ehk kõik, mida alguses ei olnud, tuleb hiljem kuhjaga kokku kanda. "Mingil hetkel saabus õnneks tunne, et enam mõistus asjast üle ei käi ja ei saa kogu maailma autoparki koju kokku tassida. Iga autoga võiks kaasneda mingi emotsioon, aga kui tunnet ei ole, pole vaja ka hiljem kokku saada. Kui ma iga päev sõidan autoga maha keskmiselt 100 kilomeetrit ja veedan seal aega nii üks kui ka pereliikmetega, siis peab auto olema midagi sellist, mis ei ole lihtsalt üks kummik või kaloss, kuhu supsti sisse hüpatakse, et korra kanalas mune korjamas käia," kirjeldab Tõnu.

"Auto peab olema maailmatasemel disainitoode, mis ei tüütaks igapäevase kasutamisega ära, mille kõik nupud oleksid seal, kust neid on näha ja kuhu käed ulatavad ning kuhu sisse istumiseks ei pea ennast muljuma mingi *recaro*-serva taha. Mis püsiks normaalselt tee peal – nõnda, et mingil hetkel oleks võimalik roolida ühe käega niimoodi, et Vikerraadio volüümi nupp end samal ajal põhja ei keeraks. Loomulikult võiks mingid asjad peale mahtuda, aga järjest enam jõuab minuni teadmine, et mõne asja võiks e-postiga saata ja mitte kõike kolu endaga kogu aeg kaasas vedada."

Tõnu lisab, et auto võimsus on tema jaoks väga oluline: see ei tohiks olla nii nõrk, et Lauluväljaku mäest üles ei saa, kõik muu on juba sõidutehnikaga lahendatav. Lisaks kõigele sellele peaks auto välja nägema ilus ja puhas. "Mõni auto lihtsalt on ilus ja sellest tulenevalt tasub seda ka pesta ja mõni on nii mõttetu moega, et 9.50 eurot pesula kulu on liigne priiskamine. Kui su auto on koleda kujuga, siis ei ole ka mingit tähtsust, kas seal sees on "hiirtekino" ja milliseid koomikseid seal näidatakse. Mul ei ole mingi raskus keerata keeratavat nuppu ja vajutada vajutatavat nuppu. Selle jutuga ma muidugi pidurdan maailma majandust, aga kui mulle antakse valida, kas autos on mõni luksuslik puiduliist ja selle tarbeks on omakorda maha raiutud mitu aakrit Aafrika mahagoni või on seal mingid isemõtleavad robotid, mille valmistamine on andnud tööd miljonitele väikestele näppudele, siis mina kahjuks valin luksusliku puidu. *Sorry.*"

ESIMESED MÄLESTUSED VOLVOST

Aastal 1980, kui Tõnu käis esimeses klassis, ehitati Lasnamäel Kotka selvehalli. See nimi oli pärit meie iidsest Soome sõpruslinnalt ja seda ehtasid soomlased. Ühel külmal talvehommikul tuli töid ja tegemisi üle vaatama soomlasest töödejuhataja, kes sõitis kohale hõbedase, suurte alumiiniumstangedega Volvo 244-ga (see võis olla ka 264 – lapsesilmad ei osanud seda tolal lihtsalt märgata). Tõnu meenutab, et töödejuhataja istus külmal talvapäeval oma autos särniväel ja auto kõik aknad olid jäät puhtad ning paistsid selgelt läbi. Auto all olid rehvid, kust turritasid välja teravad metallist naastud.

"Mina nägin seda pilti eemalt aknast, tõmbasin kukemütsi pähe ja läksin seisin sellest autost viie meetri kaugusele, sest lähemale ei lubanud kasvatus minna. Täiesti uskumatu pilt, esimestel tuledel olid kojamehed ja voolikud, kust lendas üldsegi mitte külmunud seebivesi tuled peale. Klaasid olid kergelt





hallikat tooni ja tuuleklaasi ülemises servas oli tumedam serv, mis ei olnud sinna üldsegi ise kleebitud, vaid lausa tehases kahe klaasikihi vahele pandud. Kõige kummalisem oli see, et auto ei olnud kuni käepidemeteni tavotiga kokku pigitatud ja see oli hoolimata talvisest vaatepildist täiesti puhas ning arvatavasti paari aasta vanusel autol ei olnud ühtegi nähtavat roostetäppi ega läbivat auku lävekarpides," meenutab ta elavalt.

Mõne aja pärast tuli soomlasest töödejuhataja oma auto juurde tagasi, ukse nupud kargasid ise ülesse ja auto käivitus esimesel katsel, mootor töötas sellise häälega, nagu poleks üldse töötanudki. Esimesed rattad keerasid praktiliselt põiki alla ja juht ei pidanudki manööverdamiseks kaks korda tagurdama. Sõitiski minema. "Kuidagi vastik tunne jäi hinge. Liftis märkas in järsku, et ega meie ka siin riigis kehvasti ei ela – lifti ukseid sulguvad väga mugavalt ainult nupule vajutades. Tuppja jõudes kloppisin oma kukemütsi lumest puhtaks ja mõtlesin omaette, et ahh, mingi metsa oma hõbedase Volvogal!"

UUED AUTOD VIST EI OLE LOODUD KÕIGI JAKKS

Vahepealsetel aastatel sai käest kinni hoitud, veidi lauldud, fosforiidist midagi arvatud ja meie teedele ilmusid samasugused 200. seeria Volvod, üks "pannim" kui teine ja mõnel ka natuke korralikum 740 istumise all. Kuni ühel päeval käis Tõnust läbi mingi arusaamatu tunne, et oleks ka vaja proovida.

"Esimeseks Volvoks sattus mulle juhuse ja võimaluste tahtel kõikide lisade ja nahksisuga 240, katuseluugi vahelt veidi tilkus, aga muidu oli tunne, et sel kunagisel soomlasest ehitusinseneril oli tõesti nauditav elukaar. Kuna minul töökodadesse ja esindustesse asja ei olnud – ma lihtsalt ei suuda väga sundimatult suhelda

inimestega, kes pärast esitavad arve – oli Volvo 240 üks mugavamaid autosid, millega ise toime tulla, kui normaalse suurusega tööriistakomplekt pagasnikus kaasas oli. Igale poole mahtus käsi vahele ja kõik poldid keerasid nõnda, et puruks ei läinud. Kõik jupid olid saadaval, vähemalt Soomes, ja homseks kohal."

Ta meenutab, et siduritrossi vahetamiseks oli vaja esimese rattaga äärekivi peale keerata, paksem puhvaika pehmenduseks alla visata ja veerand tunni pärast sai sõit jätkuda. Nõndamoodi sai kõik sõlmed mugavasti üle käidud: endal oli hea tunne, et auto ikka töökorras ja toimib.

Elul on aga komme edeneda ja raha tuleb alati nende juurde, kes selle peale liiga himuralt keelt ei limpsa. Ühel päeval oli Tõnugi elus küps see hetk, kus tuli otsustada, kas loobuda senisest vanatehnikale pühendatud elust ja soetada enesele salongist uus liiklusvahend või mitte. Mingis "nõrkusehoos" sai see kõik tehtud, aga sisimas tundis ta juba paari kuu pärast, et talle ei meeldi, kui armatuurlauas ütleb kiri, et mine teenindusse, kus ta ei tea, mida nad seal hoolduses teevad tema väljaostetud tutika autoga?

Nõnda saigi lastud alateadvusel redigeerida ülejäänud ajutegevust ja jõutud järeldusele, et normaalsel heledanahalisel keskeakriisil vaevleval mehel peab olema mingi elustiili auto, mis raamatupidaja kulme kergitama paneks ja majandust õppinud kalkulasioonigurus ärevat arusaamatust tekitaks. "Maailmas on igasuguseid ülespoole avanevate ustega sportlikke võimlemise vahendeid, aga nagu juba selgitatud taustsüsteemi tõttu veeres minu kodumaja ukse ette 1977. aasta hõbedane Volvo 262C, Itaalia tehases sisse pressitud järjekorranumbri 245. Eelmine omanik oli autot ilusasti hoidnud, kapoti alla kroomitud plaadikese



oma nime peale graveerinud ja ega mina ka kehvem olla saanud,” sõnab Tõnu, lisades, et tema on oma elus nüüd põhimõtteliselt kõik saavutanud ega oma kunagi saabuva surma ees süümepiinu.

MILLISTELE INIMESTELE SOBIB ÜLDSE HOBIAUTO?

Kui nüüd arvata, et Volvo 262C baseerub ju täiesti tavalisel 200 seeria Volvol, millest tagapool esiuksi on erinevused ainult selles, kas järgneb tavaline pereauto, kiirabi või limusiin, siis tegelikult on sõiduelamused limusiinil ja sportlikul elustiilikupeel täiesti erinevad. Ehk siis autosse sisse istumise hetkel fikseeritav teadmine valmistab Tõnu sõnul ette sõidustiili ja ülejäänud auto tunnetuse, kuigi tehniliselt tõesti ei tohiks erinevusi olla.

“Volvo 262C on maanteel 110 kilomeetrit tunnis lennates jube igav, vägisi keerab rool kitsamale kõrvalteele, kus ka 70 kilomeetrit tunnis on väga noobel sättida rattad kurvis sentimeetri täpsusega teeserva mõõtma. Seevastu pikema teljevahega limu tahaks just pikal ja igaval maanteel mõnuleda ja tagaistu ei saa kunagi aru, kui kiirus liiga suureks läheks. Pealegi ei ole Volvo 262C-ga hommikul kontorihoone parklasse sõites suruõhuga seestpoolt ümaraks disainitud kaasaegsete autode vahel leida ühtegi stiilset parklakohta ja kontoris ei saa rahulikult keskenduda, sest pidevalt tahaks vaadata aknast välja.”

Seega tundub Tõnu sõnul vägisi, et igapäevaselt tööl käimine on nende inimeste pärusmaa, kel veel Itaalias tehtud kupeed ei ole. Nõnda ei saagi sellise autoga hommikul asjalikke asju ajama minna, sest palju ägedam on võtta päev ja sõita pealinnast mööda vasakpoolseimat teeserva Narva, külastada väikest kohvikut ja õhtuks tagasi jõuda, nõnda, et madala katuse esimene serv varjab lojuva päikese punaka kuma... ■



VINTAGE-VOLVOD ÜHEL JÕULUKUU ÕHTUL

16. detsembril 2016. avati Tallinnas Volvo uuendatud müügisalong.

Külalised said pilku heita ja pilti teha koos Volvo ajaloo viimasel 60 aastal ilma teinud autodega.

Töökotta oli Eesti autosõprade tõhusal kaasabil üles rivistatud viis rootsi häärasmeest oma parimais aastais.

Vanim kohaletooduist - PV444 sünniaastaga 1956. on kodumaal tuntud ka kui Rahuauto ja “kogu rahva Volvo”. Rahuauto sellepärast, et selle esmaesitlus toimus 1944, siis kui Euroopas veel II ilmasõja lõpetamisega ametis oldi.

Volvo Duetti, ehk “Muhviautot” peetakse kõikide Volvo universaalide esiisaks. Näituseeksemplarina toodi rahva ette 1960.aastal ilmavalgust näinud puna-valge Volvo P210.

Volvo Amazoni, mudelitähisega P120 toodeti ajavahemikul 1956-1970 ja koosteliinilt tuli neid nii kahe- või neljausteliste sedaanide kui ka universaalidena (P220). Amazon oli Volvo esimene mudel, mille alates 1959. aastast kuulusid kolmepunkti turvavööd põhivarustusse – esimese autona kogu maailmas. 50 aasta vanune punane Amazon on kunagi üheksakümnendate teisel poolel Info-Autos restaureeritud.

Volvo P1800 on ikooniline Rootsi 60ndate sportauto, mis kujustati itaallaste poolt (Frua) ja millele tõi kuulsust meie seast äsjalahkunud Roger Moore kunagises Briti põnevussarjas “The Saint”. *Product placement* oli toona oma esimesi samme tegemas ja sarja peaosalise - Simon Templari sõiduriistana sai tõelise müügibuusti..... Ameerikas.

Mininäituse noorimaks *vintage*-Volvoks oli Tõnu Piiburile kuuluv kahekseline 262C Bertone. See, Volvo esimene seiklus luksusautode turul, põhiliselt USAs müüdud kupeed valmistati Volvo tellimusel küll Bertone Torino vabrikus, kuid disain pärineb Rootsi oma mehelt Jan Wilsgaardilt. Oma 6622 toodetud autoga võib 262C-d pidada väljapaneku kõige suuremaks harulduseks.



ÜHEST PUNKTIST TEISE

volvocars.com / collection.volvocars.com



TURVATOOLI ISTMIKU ALUS VOLVO 15-36KG JA
TURVATOOLI SELJATUGI VOLVO **292 €**



VALGE NAHKKATTEGA VÕTI S/V90 **384 €**



PIIRANGUTEGA VÕTI **222 €**



KAELAPADI/ TUGI **138 €**. Lambavillast ja nahast kate,
saadaval beeži ja musta värvi



7" MEEDIAMÄNGIJA **1495 €**.
Hind koos paigaldusega ühe peatõe kohta



VOLVO MUST LEEDVALGUSTUSEGA 350L KATUSEBOKS
1679 €. Hind koos paigaldusega/ ei sisalda katuse ristitalasid



HAAGISEKONKSULE PAIGALDATAV KAHEKOHALINE
JALGRATTAHOIDJA **588 €**



HAAGISEKONKS ELEKTRILINE KUNI 2700KG **1052 €**.
Hind koos paigaldusega



IPAD-I HOIDIK peatõe küljes. Alates **1038 €**.
Hind koos paigaldusega, Volvo XC90



EESMINE PIMENURGA KAAMERA. Alates **1260 €**.
Hind koos paigaldusega



TAGUMINE PARKIMISKAAMERA. Alates **1488 €**.
Hind koos paigaldusega



VALGUSTUSEGA PAKIRUUMI LÄVELIIST. Alates **822 €**.
Hind koos paigaldusega

! PANE TÄHELE, ET KÕIK TARVIKUD EI OLE SAADAVAL KÕIKIDELE VOLVO MUDELITELE. VÕTA ÜHENDUST INFO-AUTOGA
VÕI KÜLASTA VOLVOCARS.COM, ET SAADA TEADA, KAS KONKREETNE TARVIK ON SINU VOLVOLE SAADAVAL.



Volvo Cars recommends Castrol EDGE Professional

MEIE VASTUPIDAVAIM MOOTORIÕLI ON **TITAANI VASTUPIDAVUSEGA**



CASTROL EDGE PROFESSIONAL MOOTORIÕLI ON EKSKLUSIIVNE KAUP VOLVO VOLITATUD ESINDUSTELE

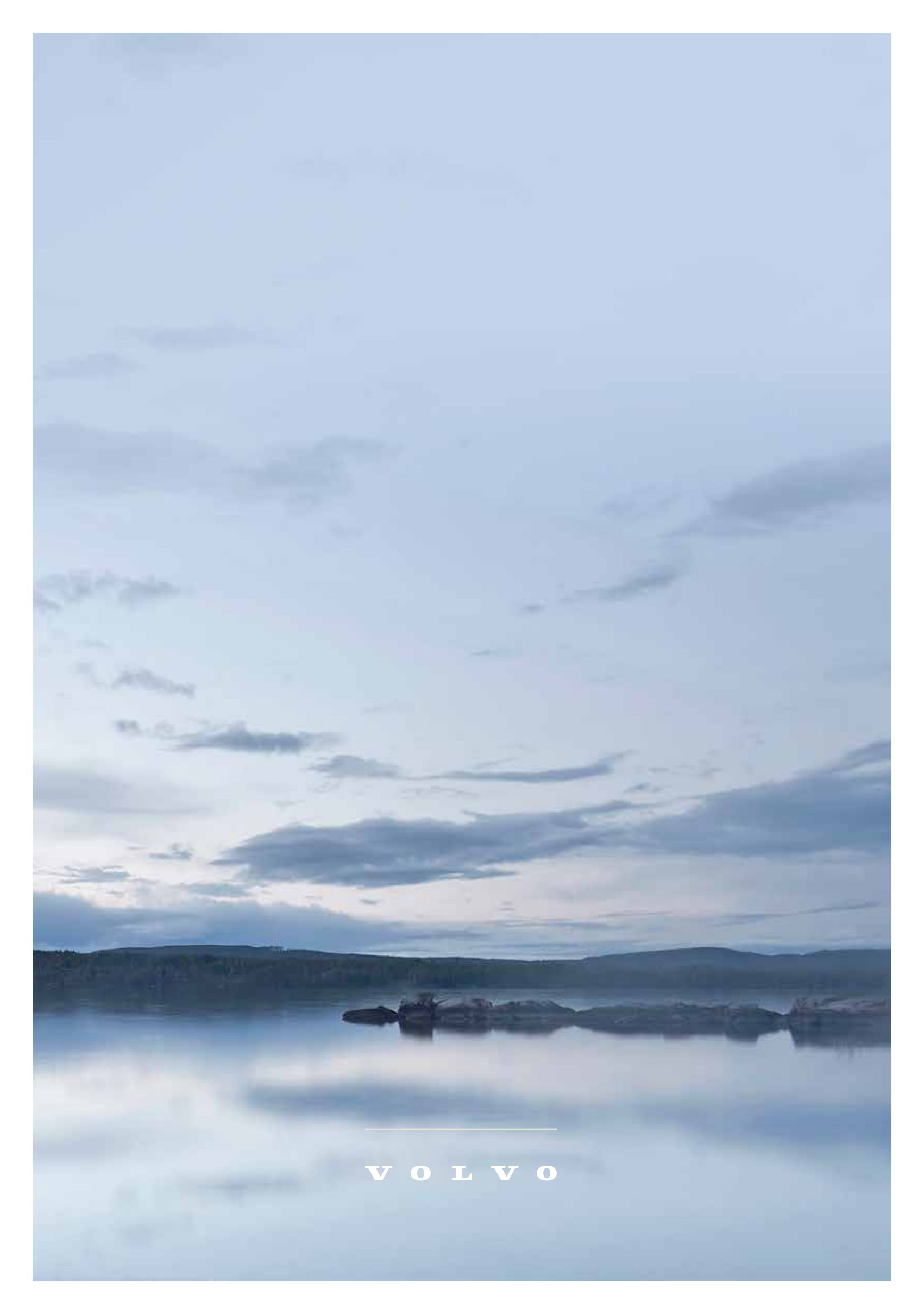
Castrol EDGE Professional täiustatuna TITANIUM FST™ on meie vastupidavaim ja arendatuim mootoriõlide sari. TITANIUM FST™ kahekordistab õlikelme vastupidavust, kindlustab pideva õlitusvõime ja vähendab hõõrdepindade vahelist hõõrdumist.

See mootoriõli on valminud Castrol Professional kvaliteedistandardi järgi ja esimese mootoriõlina maailmas on sertifitseeritud CO₂ neutraalsena.

**BOOSTED WITH
TITANIUM FST™**

IT'S MORE THAN JUST OIL

Castrol
EDGE
PROFESSIONAL



V O L V O