

MINU VOLVO AJAKIRI

2018/2019

VINTER



VALTER SOOSALU

Tõusev täht Eesti muusikataevas, koorijuht ja muusik, juhib nüüd uut Volvo XC40X

UUS AURUAJASTU

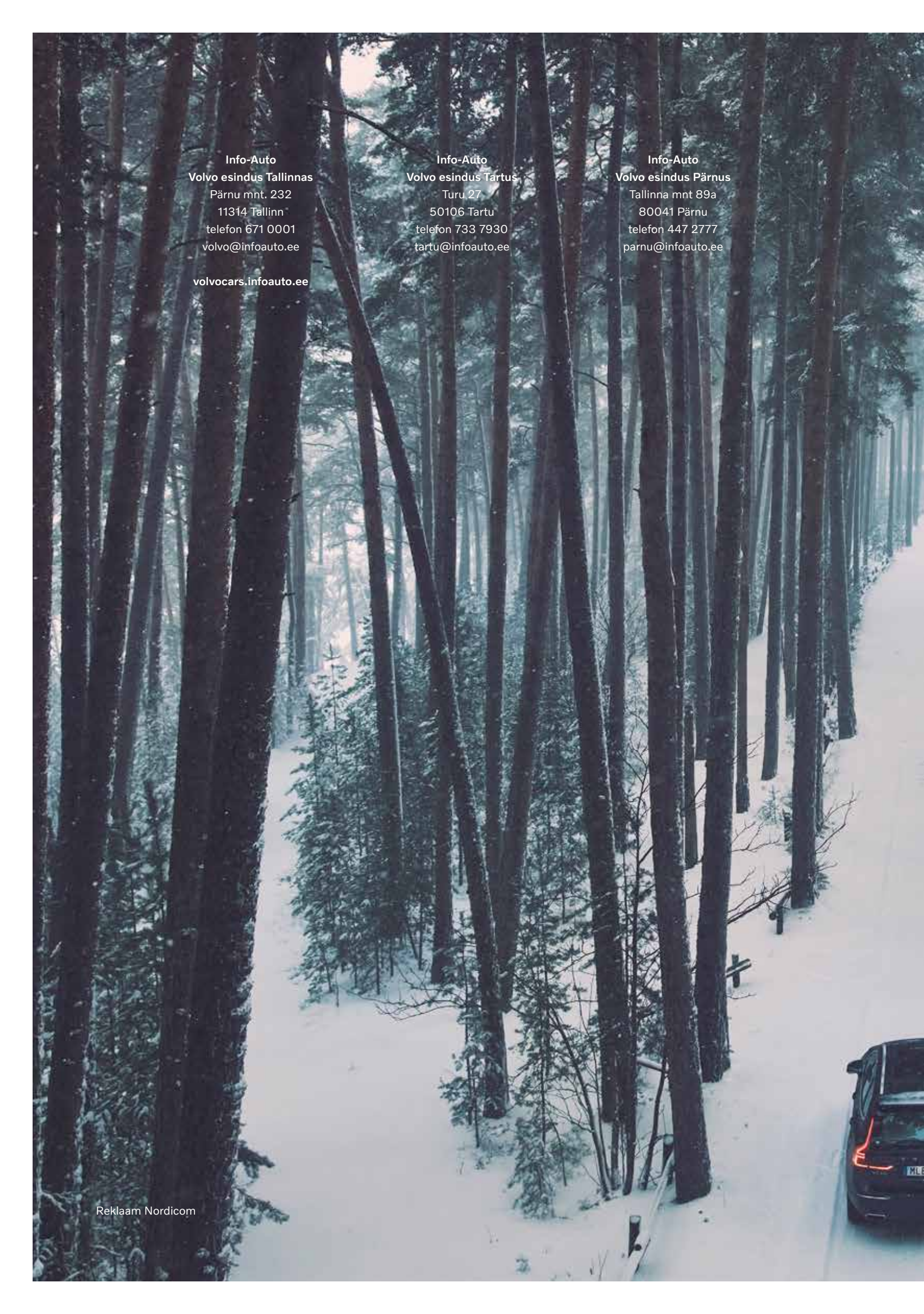
Tutvu arhitektidega, kes annavad Soome saunakultuurile uue elu

ELEKTRILISED UNENÄOD

Volvo Cars ja elektrifitseerimine

UUS LAPS MÄNGUVÄLJAKUL

Külastame Volvo Carsi uut tehast USA-s Charlestonis



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



VÕTA JÕUD KOKKU

VINTER 2018/2019

5

UUDISHIMULIK ROOTSLANE AVANTO ARHITEKTID JA UUS AURUAJASTU

Tänapäeval kasutame jõuvarude taastamiseks elektrit, kuid Soomes on säilinud ka varasem traditsioon. Sõitsime Helsingisse kohtuma arhitektidega, kes annavad uut energiat Soome saunakultuurile ning arutasime, kuidas nende disainilahendused elu paremaks aitavad muuta.

20

KIRGLIKUD INIMESED VOLVO TAGA ELEKTRIFITSEERIMINE

Kui Volvo Cars avaldas 2017. aastal elektrifitseerimise plaani, oli tegu pöördelise hetkega autotööstuses. Ühtlasi tähistas see tohutut arengut teekonnal, mida Volvo Cars alustas juba 40 aasta eest. See on lugu Volvo Carsist ja autode elektrifitseerimisest.

28

LUGU

ATLANDI ÜLETAMINE

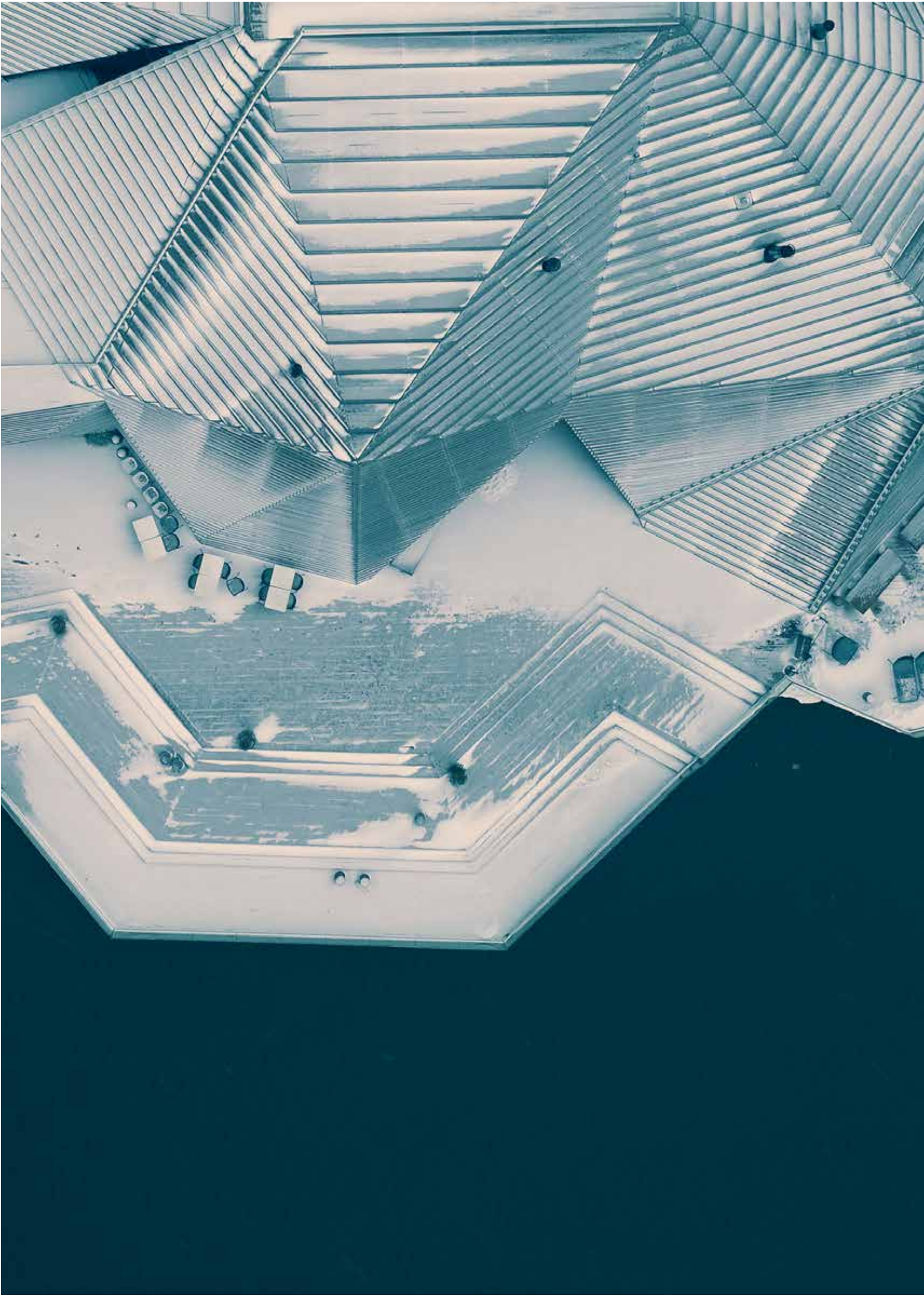
Volvo Cars avas hiljuti uue tehase ühel oma suurimal turul – Charlestonis Lõuna-Carolinäs. Uurisime, kuidas osariigi meeskond plaanib ehitada kvaliteetseid autosid ja luua tugeva kollektiivi.

37

PERSOON

VALTER SOOSALU

Heidame pilgu musikaalse multitalendi – laulja, muusikakirjutaja ja koorijuhil – Valter Soosalu ellu, kelle kiired igapäevatoimetused paneb ladusamalt veerema uus Volvo XC40.





UUS AURU- AJASTU

SAA JÜTTAVAKS AVANTO ARHITEKTIDEGA

TEKST / FOTO // KENNETH ANDERSON / PATRIK JOHÄLL

Praegu on elektriajastu. Ühendame oma telefonid, tahvelarvutid, raamatud ja varsti ka autod vooluvõrku. Kuid kuidas iseennast laadida? Soomes ei toetuta ainult elektrile, vaid kasutatakse ka traditsioonilisemat meetodit – auru. Kohtume Helsingi Avanto arhitektidega, ammutamaks uusi teadmisi Soome saunakultuurist ning saame teada, kuidas nende looming aitab keha ja vaimu turgutada.

Raske on ennustada, mida inimesed mingi konkreetse riigi või kultuuriga seostama hakkavad. Näiteks kõigest, mida Rootsi on maailmale pakkunud, tuntakse seda maad kõige paremini mööbli järgi. Kui esimesed asukad saabusid Soome aladele ja täitsid maasse kaevatud augu kividega, mida nad kuumutasid ja vett peale valasid, et nautida kuuma veeauru, poleks keegi osanud prognoosida, et see primitiivne rituaal saab Soome elu sünonüümiks.

SAUN KUI PÜHAPAIK

Tänapäeval tundub saun paljudele luksusena – see on midagi, mida me endale lubame. Soomes on saunad pühad kohad, kus inimesed saavad oma akusid laadida ja kiirest elutempost kõrvale astuda, sukeldudes traditsioonidesse, mis on püsinud suhteliselt muutumatutena tuhandeid aastaid.

“Saunakultuur polnud levinud ainult Soomes, vaid üle kogu Euroopa,” selgitab Ville Hara, Avanto arhitektuuribüroo kaaslooja. “Religioossetel põhjustel muutus see kõlblusetuks ja paljudes riikides saunad suleti ning saunakultuur hääbus. Soomes pole aga saunakultuur eriti muutunud ja on siiani oluline osa soomlaste argielust.”

Enne, kui soomlased hakkasid oma kodudesse saunu rajama, oli võimalik end pesta avalikes saunades. Korteriesse ja elumajadesse ehitatud saunade laia levikuga avalike saunade tähtsus vähenes ja paljud sulgesid ukSED. Saunakultuur pidi ellujäämiseks arenema. Senise praktilise otstarbe kõrval hakati saunu kasutama lõõgastumiseks ja sotsialiseerumiseks. Selle mõjul hakati taas avaliku kasutusega saunu rajama.

Kus sa sellist uutset sauna ise kogeda saad? Ideaalne koht, kust alustada, on Löyly – lummas saun Helsingi merekaldal. Löyly oma sõbraliku atmosfääri ja nurgelise arhitektuuriga muudab Soome iidse traditsiooni kaasaegselt nauditavaks.

PAREMATE ELUVIISIDE KUJUNDAMINE

Löyly tuleb sõnast “leil” ning on Anu Puustineni ja Ville Hara vaimuvili. Anu ja Ville asutasid 2004. aastal Avanto arhitektuuribüroo ning jagasid kohe algusest sama nägemust disainikeele osas – milline see peaks välja nägema, mida nad tahavad öelda ja milliseid emotsioone luua. “Kasutame arhitektuuri vahendina inimeste elu parandamiseks,” ütleb Anu. “Tahame, et inimesed kogeksid arhitektuuri. Kui keegi külastab meie loodud hoonet või ruumi ja ei tunne või mäleta hiljem midagi, siis oleme ebaõnnestunud.” Ville jätkab mõtet: “Mina tunnen samamoodi. Meie töö keskmes on elukvaliteedi parendamine – mida peaksime ehitama, et inimeste elu paremaks muuta.”

Avanto tähendab “jääauku”, mis viitab soomlaste talisupluse harastusele ning Anu ja Ville disainifilosoofia seotusele loodusega. Löyly planeerimisel ei olnud eesmärgiks luua vaid ruumi, mis julgustaks nooremaid põlvkondi saunakultuuri viljelema. Sama oluline oli ka hoone sobitamine seda ümbritsevasse looduslikku keskkonda.

LÖYLY TÖUS

“Löyly asub Helsingi Pargiks nimetatava mereranna kitsukesel maaribal. Meie kujundus pidi ümbritsevasse sulanduma,” selgitab Ville. “Tavalise



kuubikmaja asemel tahtsime luua kunstlikud pinnavormid. Mötlesime välja rändrahnna meenutava kuju. Aja möödudes muutub maja halliks ja muutub osaks kivistest rannast.”

Materjali valikul pidid Anu ja Ville lähtuma nii funktsioonist kui ka vormist. “Et hoone puutub palju kokku veega, pidime kasutama veele vastupidavaid materjale,” selgitab Anu. Hoone on segu betoonist, teraskandekonstruktsioonidest ja rabavast “puitkeebist”, mis katab seda väljapoolt. Just puidu säärane kasutamine muudab Löyly töeliseks kunstiteoseks.

Nagu kõikide Avanto projektidega, oli siingi olulisel kohal keskkonnasäästlikkus. Kõik 4000 planku on Metsahooldusnõukogu sertifikaadiga. Puit ise saadi Soome idufirmalt Nexttimberilt, kes kogub jääkpuitu, liimib selle kokku suuremateks elementideks ning saab laudadeks. Midagi ei lähe raisku.

AKUDE LAADIMINE, SUHTUMISE MUUTMINE

Löyly valmimiseks kulus kuus aastat. Kui see lõpuks valmis sai, olid isegi Anu ja Ville üllatunud, milline positiivne mõju nende disainil inimestele oli. “Olime üpris šokeeritud, kui sauna esimest korda pärast valmimist külastasime. Oli laupäeva õhtu ja maja oli noori täis. Kõik jõid õlut ja tundsid end hästi – peaaegu et tantsisid,” räägib Ville. “Eks sauna nautimiseks on erinevaid viise. Ei pea istuma vaikus. Seda võib teha ühiselt, suhelda ja lõbutseda. Laupäeviti on seal eriti palju rahvast. Tegu on täiesti uutmoodi sotsiaalse saunaga.”



Avanto tuntumaid projekte on Vantaa Püha Laurentiuse kabel.

“Arhitektuur on multisensoorne,
mitte ainult visuaalne kogemus.”

ANU PUUSTINEN, AVANTO ARHITEKTUURIBÜROO



Anu Puustinen ja Ville Hara on pigem tuntud oma ettevõtte Avato Architects järgi.

Löyly on inimeste suhtumist sauna Helsingis oluliselt muutnud. "Helsingi saunades olid eraldi ruumid meestele ja naistele. Meie aga mõtlesime oma peredele ja sõpradele, kes on erinevast soost ja mõnikord ka midagi vahepealset. Loomulikult tahame sauna nautida kõik koos," selgitab Anu. "Löyly oli meil võimalus luua ruum, kus perekonnad, sõbrad ja kõik teised saavad käia koos."

Löyly oli esimene avalik segasauna Helsingis ja kaugeltki mitte kõik polnud sellise traditsioonirikkumisega rahul. "Loomulikult olid mõned inimesed solvunud – eelkõige vanemad, keskealised mehed. Nende arvates oli see vale. Kuid alati tuleb esitada küsimusi. See on nagu ooper. Kas peame ooperit esitama ikka sedasi nagu seda on alati tehtud või kas tohime teha muudatusi ja asja arendada?"

Löyly pakkus inimestele uue lõbusa viisi akusid laadida ning puhus eluvaimu sisse ka Helsingi ühele mahajäänud piirkonnale.

"Löyly näitas, kuidas üksainus hoone – ükskõik kui väike – võib muuta terve piirkonna kuvandit. Selle üle oleme väga uhked," ütleb Anu. "Varem oli see piirkond tühi. Kuigi see on fantastiline merele avatud koht, ei olnud siia eriti põhjust tulla." Löyly on kaasa toonud suure muudatuse. Suvel on rand täis inimesi, kes peavad piknikku, spordivad ning saavad kokku oma sõprade ja peredega, et külastada sauna.

VAIMU LAADIMINE

Soome ja Avanto ei piirdu siiski vaid saunadega. Avanto üheks edukaimaks ja tuntuimaks projektiks on Püha Laurentiuse kabel Vantaa linna lähedal. See on esimene projekt, mis Anu ja Ville koos tegid ja mis üldse Avanto loomisele välja viis.

"Püha Laurentiuse kabeli projekt oli osa avalikust arhitektuurivõistlusest," selgitab Ville. "Anu ja mina töötasime samas arhitektuurfirmas ja tahtsime mõlemad võistlusel osaleda. Algul plaanisime esitada eraldi tööd, kuid lõpuks jäime ajahätta ning panime oma ettepanekud kokku."

Ettepanekud pidid omavahel hästi sobima, sest nende töö võitis esimese koha ja sündiski Avanto arhitektuurbüroo. Võiks küll arvata, et sauna ja kabeli disainimine on kui öö ja päev, kuid Anu ja Ville lähenesid Püha Laurentiuse kabeli loomisele samamoodi inimkeskselt nagu iga oma projekti puhul.

"Empaatia on väga oluline," arvab Anu. "Pead end asetama nende inimeste kingadesse, kes hoonet kasutavad. Kabeli kujundamisel

pidasime silmas erinevaid üritusi, mis seal toimuma hakkavad – jumalateenistused, matused jne. Mõtlesime ka sellele, kes seal käima hakkavad ja milliseid mugavusi või abi peaks ruum neile pakkuma."

Uus kabel rajati varasema asukohale, otse keskaegse kiriku kõrvale Vantaa ühes vanimas piirkonnas. Et uus hoone keskkonda sulanduks, kasutati materjale lähipiirkonnast. Selline lähenemine aitas pakkuda kabelikülastajatele turvatunnet ning veenis ametivõime, et need läbiproovitud materjalid kestavad vähemalt 200 aastat.

"Enne ehituse algust olid kohalikud loomulikult kahtlustavad," selgitab Ville. "Kuid kui nad nägid lõpptulemust, olid nad väga rõõmsad ja nüüdseks väga uhked. See annab neile midagi juurde." "Me oleme saanud hoone kasutajatelt väga positiivset tagasisidet," jätkab Anu. "Nad on öelnud, et ruumid lohutavad neid ja tõstavad tuju. See teeb meid väga õnnelikuks, sest annab meie tööle sügavama tähenduse."

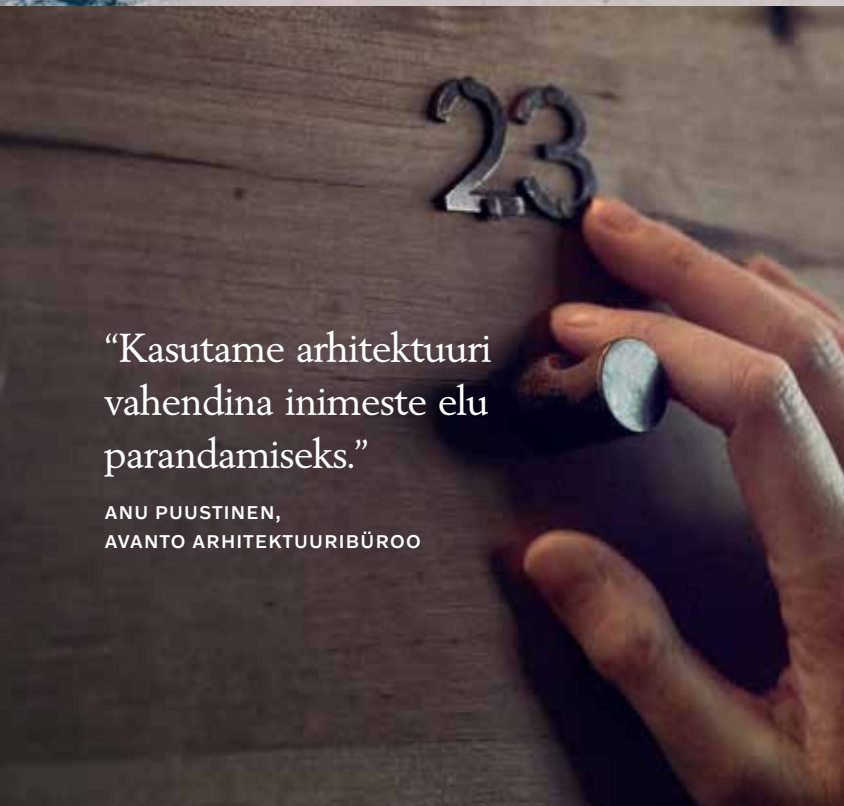
SAUNAS ON KÕIK VÕRDSSED

Anu ja Ville näevad sauna ja kabeli disainimises sarnasusi. "On sarnaseid elemente. Hoone on nagu protsess, mille käigus sa inimesena muutud," selgitab Anu. "Kabelis võid tunda kurbust ja see on raske. Kuid parem on see protsess läbida ja oma emotsioonidega leppida, et eluga edasi minna. Saun on sarnane koht. Seal koged äärmuslikku külma ja kuuma, kuid pärast protsessi läbimist tunned end kui uuesti-sündinu. On väga tore näha, et meie looming võib inimestes tekitada rõõmu või hetkekski heaolutunnet."

Mida soovivad Anu ja Ville saunatades kogeda? Kas nad suudavad seal lõõgastuda, mõtlemata järgmisele projektile? "Ma arvan, et Löyly saame lõpuks puhata. Algul mõtlesime küll vaid sellele, mida oleksime saanud paremini teha," ütleb Anu. "Mida ma saunast loodan, sõltub päevast. Mõnel päeval tahan omaette mõtiskleda, teistel lugeda ajakirja ja tule ääres lõõgastuda. Kui aga läheme sõpradega Löylysse, on kõik teistmoodi. Siis oleme väga sotsiaalsed ja naudime elu."

"Minu jaoks," alustab Ville, "on saun väga sotsiaalne. See on hea viis koos aega veeta. Saunas oled inimestega intiimsem ja vabam. Sul on rohkem aega, oled lõõgastunud ja avatum."

Millise erilise osa Soome saunakultuurist tahaksid Avanto arhitektid anda edasi maailmale? Mõlemad mõtlevad hetkeks hoolega, enne kui Anu lausub: "Saunas on kõik võrdsed." ■



“Kasutame arhitektuuri
vahendina inimeste elu
parandamiseks.”

ANU PUUSTINEN,
AVANTO ARHITEKTUURIBÜROO



ANNA TEELE VÕIMALUS

NORD-T

Pärast tassi teed tundub kõik parem. Juba esimese sooja sõõmuga tunned, kuidas saad uut energiat. Nord-T annab sellele joogile omapärase põhjamaise värvi, eelistades valemaitsetele metsa ja maa maitseid. Kohtusime ettevõtte asutajatega, et saada maitsete, metsade ja tee hea mõju kohta rohkem teada.

Mirka Olin on alati olnud teeinimene. Sõbrad teavad teda kui inimest, kes kannab alati kaasas omaenda teekotte, sest kohvikutes ja restoranides keedetud tee on nii halva kvaliteediga, et ta ei suuda seda juua. Ühel päeval kohtus ta hommikusöögil oma lapsepõlvesõbra Nina Rantalaga. Kumbki ei osanud oodata, et jagavad sama arvamust ning alustavad sel päeval revolutsiooni.

“Mulle serveeriti väga halba teed ja sellest sai alguse tunniajane virin, et miks restoranid ei oska teha teed, kuigi neil on espressomasinad, mis mak-
savad kuni 10 000 € ja valmistavad ideaalseid cappuccinosid, espressosid ja lattesid.”

“Nina sai minu teevaimustusest innustust ja võttis paar päeva hiljem ühendust. Ta ütles, et peaksime teetegemist muutma. Saime kokku ja võimaluste küllus tundus põnev. Nii me alustasimegi põhjamaise teerevolutsiooniga.”

Pärast kuuekuist planeerimist ja uurimist hakkas ettevõtte kuju võtma. Mõlemad armastasid tee maitset ja kultuurilist tähtsust. “Mirka on olnud teejooja nii kaua, kui ta end mäletab,” selgitab Nina. “Ta mäletab lugematuid kordi, mil vanaema keetis õhtul teed ning pakkus seda piima ja suhkruga ning kuidas kõik kogunesid teed jooma ja kurgivõileibu sööma.” Nina ise on palju aega veetnud Hiinas “kus kohv oli halb ja tee oli ainus valik” ja Indias, kus talle hakkas meeldima sealne aromaatsne chai tee. Peagi muutus nende entusiasm äritegevuseks.

“Algul tahtsime hakata Põhjamaadesse tee-
lehti importima, kuid pettusime järjest, sest 99% mitme tootja poolt saadetud teesegudest sisaldasid mingeid lisalõhna- ja maitseaineid,” ütleb Nina. “Maitseained, olgu need looduslikud või tehisklikud, on siiski lisandid. Meie meelest ei ole need

ligilähedasedki pärimaitsetele. Maasikamaitseaine ei suuda kunagi iialgi võistelda pärimaasikatega.”

Nina ja Mirka tulid mõttele hakata ise looma teesegusid, mis on inspireeritud looduslikest koostisosadest Soomes. “Keskendusime asjadele, mida saime ise koguda, näiteks nõgesed, kaselehed, erinevad lilled. Seejärel leidsime teelehed, mis põhjamaiste ürtidega hästi kokku sobivad,” selgitab Mirka.

Nord-T tundub eriline juba pakendi avamisel. Olgu selleks siis rabarberi- ja maasikatükkide lõhn Cabin Feveri segus või kuusevõrsete ja mustikate nägemine teelehtede hulgas Barefoot Bikingi segus. Need tõepoolest ergutavad meeli. Mirka ja Nina on veendunud, et nende teed maitsevad hästi ja pakuvad rahuldust ka vaimule.

“Teejoomisel on lõõgastusefekt,” ütleb Mirka. “See lihtsalt kuidagi aitab mõtteid korrastada ja tekitab tunde, et kõik saab korda. Tee annab hea tuju ja tunde. Miks? Kas see on platseebo? Seda me ei tea. Me lihtsalt teame, et see toimib.”

Nina lisab: “Tee on ainus taim, mis sisaldab L-teaniini – aminohapet, mis aitab rahuneda ja lõõgastuda. See toimib koos kofeiiniga, mida teelehed samuti sisaldavad, et organismi ergutada. Arvatakse, et teetaimeses sisalduv kofeiin imendub aeglasemalt kui kohviubadest. See tähendab, et ergutav toime on pikaajalisem ning sujuvam kui kohvi puhul.”

Kuigi Nord-T teed saab otse pakist tarbida, soovivad Mirka ja Nina järgida teejoomise rituaali – tõmmata jalga villased sokid, mis on sinu tuttava kootud. Võttes tee nautimiseks aega, saad osa kahest suurepärasest maailmast – nii energialaengust kui ka lõõgastumisest meie liiga kiires elutempos.



ÜHEST KOHAST TEISE

volvocars.com | collection.volvocars.com



KAELAPADI 90 €
Vill/nubuk, must või helebeež



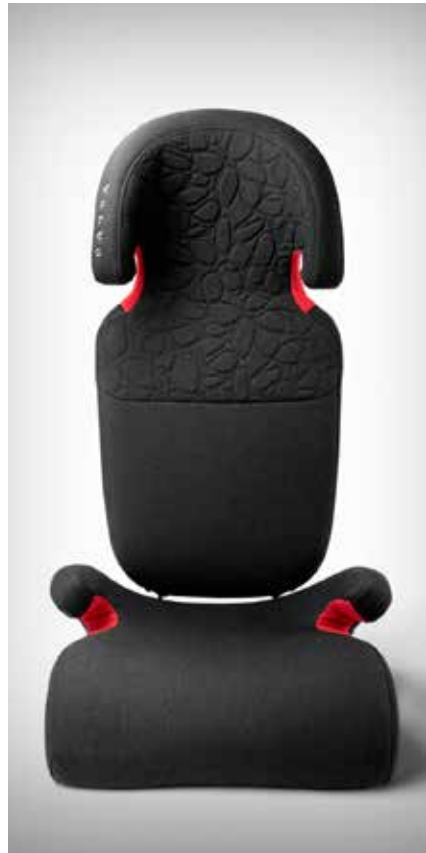
SALONGI KUMMIMATID. Hind alates 90 €
Must või helebeež



PLASTIKUST PAGASIMATT 118 €
Must või helebeež



VALGUSTUSEGA LÄVEPAKU KATETE KOMPLEKT.
Hind koos paigaldusega alates **500 €**



KAHEOSALINE TURVATOOL 330 €
Villatäitega, 15-36 kg / 3-10 vanustele



VALGUSTUSEGA PAGASIRUUMI LÄVEPAKU KATE.
Hind koos paigaldusega alates **560 €**



SENSUS NAVIGATSIOON.
Hind koos paigaldusega alates **1 690 €**



SUUSKADE HOIDJA KATUSERAAMIDELE.
Hind alates **260 €**



POOLELEKTRILINE HAAGISEKONKS.
Hind koos paigaldusega alates **1 490 €**



KATUSERAAMIDE KOMPLEKT.
Hind koos paigaldusega alates **177 €**



KATUSEBOKS, DESIGNED BY VOLVO. Valgustusega.
Hind koos paigaldusega alates **1 600 €**

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

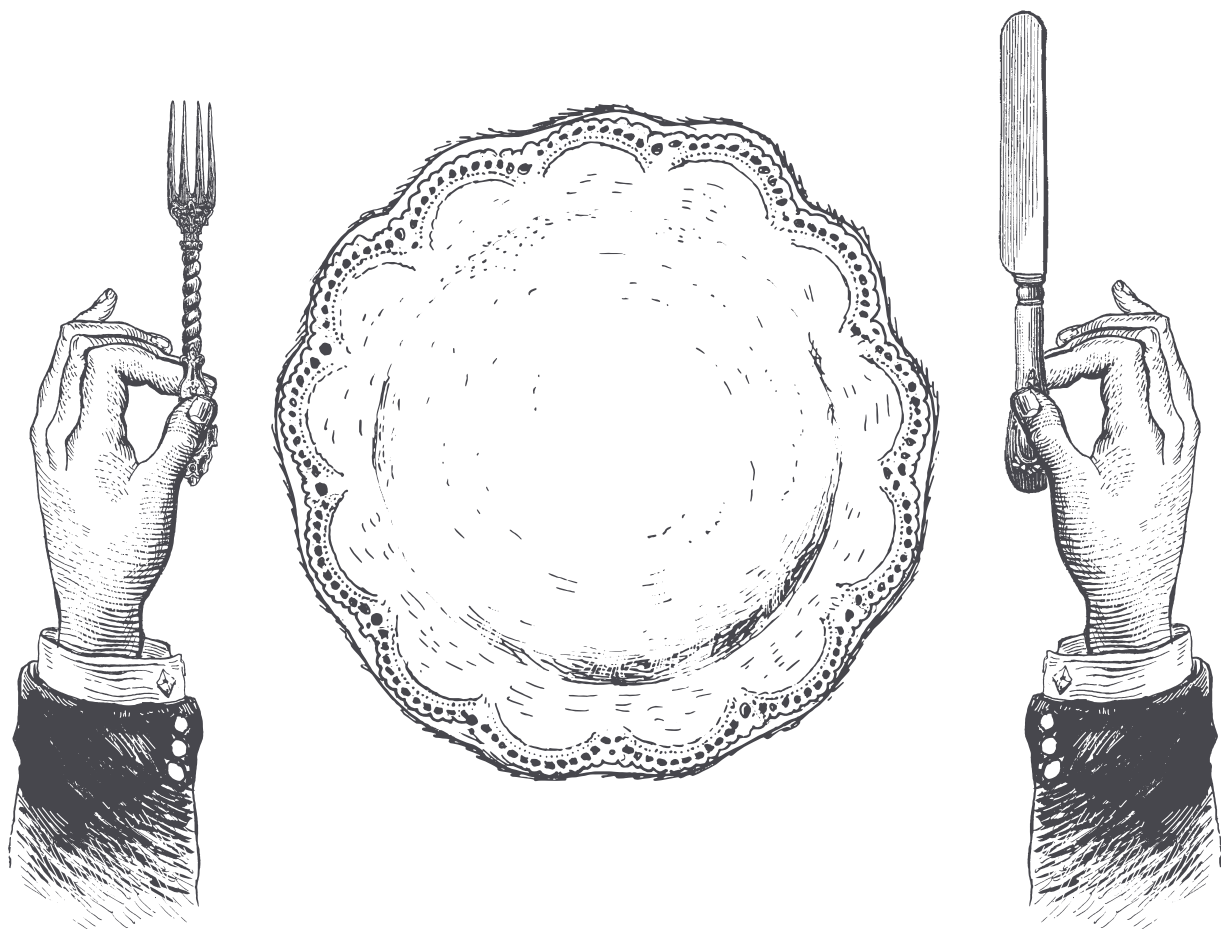


LAADIMISPUNKT 2 500 €

ÄRME RAISKA

ÜLEJÄÄKE

TOIDUJÄÄTMEDE MUUTMINE SÖÖGIKS



Igal aastal raiskame
222 miljonit tonni toitu.
See on umbes 8 miljardit
kartulikotti. Osa sellest on
ülejäägid, teised jäetakse
tarbimata ebastandardse
välimuse tõttu.

Toit on meile ellujäämiseks vajalik, kuid selle tootmisele kulub palju ressursse. Paljud inimesed maailmas kannatavad nälga. Sestap on 222 miljonit tonni raisatud toitu suureks probleemiks. Tasapisi on inimesed hakanud tegutsema selle nimel, et toidujäätmetest toota tervislikku toitu.

Enne kui söögiisu kaotad, luba märkida, et toidu tootmine jääkidest ei ole midagi ebatavalist. Lõikejääkide viskamine supipotti on olnud osa toidukultuurist juba sajandeid. Kas teadsid, et ka brittide populaarne Marmite määre on valmistatud jääkidest? Tegu on õlletootmise kõrvalproduktiga. Igal aastal valmistatakse seda 50 miljonit purki. Marmite on koguni tervislik, pakatades B-vitamiinist.

Aeg-ajalt toimub meie söömisharjumustes väike revolutsioon – kui kaua me köögivilju keedame, millised osad ära koorime ja minema viskame. Alles hiljuti tuli meid veenda, et kartulikoored on toitainete poolest väärtuslikud. Nüüd on paljudes köökides võimsad blenderid, millega saab hommikuks teha brokolivartest ja ingverikoorest smuutit.

“Unustatud” toiduainete ümber on kerkinud terve tööstus. Uuendusmeelsed kokad, produtsendid ja restoranipidajad on leidnud viise, kuidas veidi üleküpsenud köögiviljadest valmistada gurmeeroogi. Toiduainetööstus tervikuna otsib uusi mooduseid ülejääkide kasutamiseks. Toiduteadlased loovad uusi protsesse, mis muudavad jäätmed söödavaks, toitainerikkaks ja väga maitsvaks.

TAGASI LOODUSESSE

Paljudel meist on aias kompostihunnik. Me kasutame seda, et viia toidujäätmetes, kohvipurus ja munakoortes sisalduvad toitained tagasi mulda, et kasvatada maitsvat toitu. Kompostimine on muutumas trendiks tänapäeva restoranides ja toiduülejääke seal jagub.

Volvo kodulinna Göteborgis on Clarion Hotel Post, mis on koduks

mitmele populaarsele restoranile ja baarile ning teenindab nädalas tuhandeid kliente, avanud oma katusel farmi. Seal kompostitakse hotelli köögist tulevad toidujäätmed, mistõttu toitainerikastest ülejääkidest saab taas toitu. Ja see on alles algus.

Kõik sai alguse sellest, kui Göteborgi ühe suurima ja tuntuima hotelli, Clarion Hotel Posti juhtkond hakkas suhtlema samas linnas tegutseva põllumajanduskollektiiviga. Neil küpses plaan avada hotelli katusel farm. Farmi taimi toidab köögist tulevate ülejääkide kompost. Seejuures kasutatakse bokashi-süsteemi, mis tähendab, et toitainerikkad ülejäägid külvatakse otse mulda. Tegu on kiire protsessiga, mis toidab peenraid ja parandab mulda.

“Meie tooraine on üha rohkem kohalikku päritolu,” selgitab hotelli toidu- ja joogijuht Martin Wiholm. “Mitte ainult ürdid ja väiksed taimed, me kasvatame ise ka köögivilju. Meil on kohene ligipääs toiduainetele ja köögiviljadele, mida peaks muidu välismaalt importima. See annab toidule lisaväärtuse. Kapsad, oad, söödavad lilled, shiso lehed ja Atsina kress – me ei pea neid enam sisse tooma. Tuleb vaid trepist üles minna ja seal nad kasvavad.”

Kasvuhooajal toodetakse farmis suur osa vajalikest toiduainetest – väikestest salatitest rooma salatini, mida hotell kasutab Caesarisalat. Nad kasvatavad isegi wasabi taimi populaarse Jaapani restorani tarbeks ja ehtsat Lõuna-Ameerika münti Mojito jaoks. “Avastasime, et kasvatame palju rohkem taimi, kui meil tegelikult vaja läheb ja on hea minna kööki ning anda märku, et meil on näiteks palju ube ja paluda kokkadel

Järk-järgult on restoranipidajad ja ettevõtjad märganud, et igal aastal visatakse ära tohutult toitu ja on otsustanud midagi ette võtta.





mõelda välja mingi uus roog, kus neid kasutada,” ütleb Martin.

Suvehooajal kulub farmi 16 peenra tarbeks mitusada kilogrammi toidujäätke kuus. Nüüd tahab hotell osta suurt kompostrit, mis suudaks töödelda mitusada kilo jäätmeid päevas ja hakata tootma komposti oma sõsarhotellidele ja -restoranidele ning teistele farmidele. “Toiduainekompost on linnas väga nõutud,” ütleb Martin. “Praegu on küsimus, millal me komposti ostame, mitte kas me seda teeme. Kui see kohale jõuab, muudame 100% toidujäätmed kompostiks.”

MEELESPEA

“Unustatud toiduainete” nutikas kasutamine on toidutööstuses muutunud omamoodi trendiks. Järk-järgult on restoranipidajad ja ettevõtjad märganud, et igal aastal visatakse ära tohutult toitu ja on otsustanud midagi ette võtta. Et umbes 30% puu- ja köögivilju jäetakse mädanema, on tegu hea äriplaaniga ja kasuga keskkonnale – toidu kasvatamisele kuluv energia, vesi ja ressursid ei lähe raisku. Ühtlasi satuvad kasulikud toitained taas toiduahelasse.

Rootsis toodab ettevõtte nimega Rescued populaarseid ja maitsvaid mahlu ning õunakooki “unustatud” toiduainetest. Nad valivad meelega puuvilju, mida suurtootjad ei taha ning mis letil head välja ei näe. Nad päästavad puuvilju “käsitsi” ja lubavad endil olla loomungulised, tootes mahla vastavalt kättesaadavale toorainele. See tulemusel on nad suutnud oma tervislikke ja maitsvaid mahlu müüa paljudele suurtele toidukettidele ja sõltumatutele toidukohtadele.

Briti ettevõtte Rubes in the Rubble on kontseptsiooni laiendanud moosidele, hapukurkidele ja tšatnidele. Artikli kirjutamise hetkel olid nad päästnud rohkem kui neli miljonit puu- ja köögivilja ning muutnud need toodeteks nagu Blueberry BBQ Sauce, vegan Chipotle Mayo, Fiery Ketchup ja London Piccalilli. Tulemused on suurepärased ja ettevõtte ütleb ise: “Meie tooted peavad läbima maitse-, mitte iludusvõistluse.” Ja maitsetesti läbivad nad värvikalt.

JÄRGMINE PÕLVKOND

Kuid mis oleks, kui muuta täiesti söögikõlbmatud jäätmed toiduks? Me ei pea silmas koledate puu- ja köögiviljade kasutamist või kompostimist. Uurisime hoopis, kas on võimalik äravisatud toidule, koortele ja ülejääkidele anda täiesti uus elu, muutes need omaette tooteks? Kas see on üldse võimalik ja kas tulemus on isuäratav?

Vastus on jah. Näiteks Briti firma Toast Ale muudab vana leiva õlleks. Nende andmeil läheb umbes 44% toodetud leivast raisku. Nead toovad selle Yorkshire'i ja teevad sellest õlut. USA-s jahvatatakse õlletootmisel kasutatud vili jahuks ja muudetakse tervislikeks energiabatoonideks. Seda teeb ettevõtte nimega ReGrained, kes alustas väikepruulijana ja tuli ühel päeval idee ära kasutada tootmisel tekkivaid ülejääke.

Üks teine USA ettevõtte Baldor väidab, et tänu nutikale ressursihaldusele ja uudsetele lahendustele nad orgaanilise toidu jäätmeid enam üldse ei tekita. See väide on üllatav, sest nad müüvad valmis puu- ja köögivilju (lisaks muule) paljudele USA restoranidele ja söögikohtadele. SparCs projekti raames hakkas firma taaskasutama porgandi-, meloni- ja muid koori, millest valmistatakse toitainerikkaid küpsiseid, jooke, snäkke ja muud. Kõik inimesele kõlbmatu läheb loomasöödaks ja see vähene, mis üle jääb, muudetakse bioenergiaks.

Lõpptulemusena võib eeldada, et teadus areneb varsti nii kaugele, et kõlbmatud jäätmed muundatakse millekski toitvaks. Seni peaksime pidevalt mõtestama, mida me sööme ja mida ära viskame.

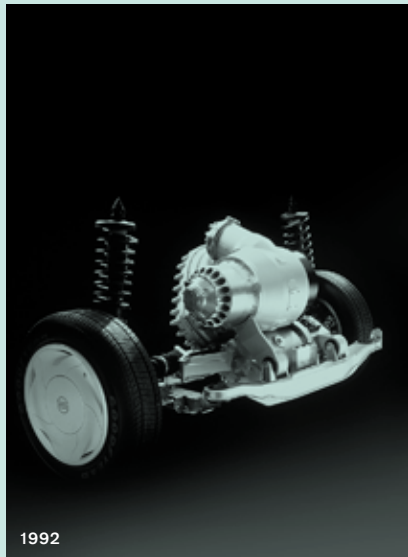
Kui toetame restoranipidajate ja ettevõtjate vaeva, kes tahavad toiduraiskamist vähendada, muutub 222 miljoni tonnine statistikanumber peagi väiksemaks, ilma et me toidulaual midagi märkaks. ■



1976



1976



1992



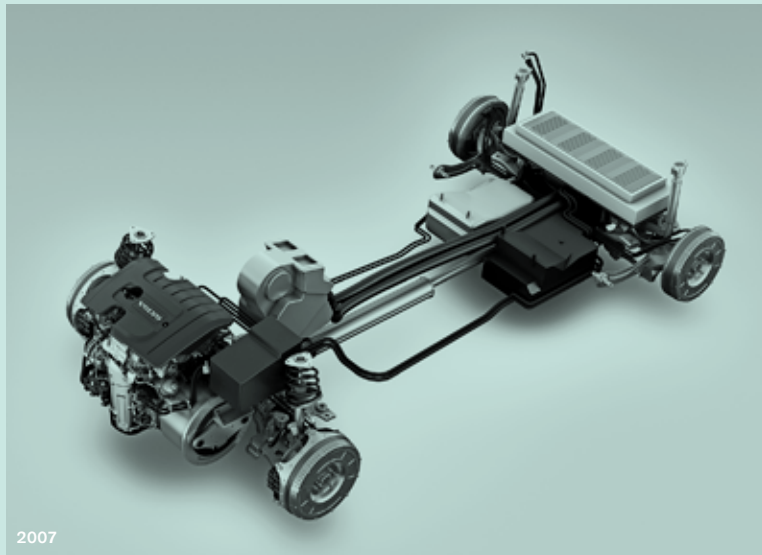
1992



1992



2007



2007



2012



2012



2018

JUHE SEINA VOLVO CARS JA ELEKTRIFITSEERIMINE

Kui Volvo Cars avaldas 2017. aastal elektrifitseerimise plaani, sai temast esimene autotootja, kes uue tehnoloogia avasüli vastu võttis ja oma tuleviku sellega sidus. Tegu oli pöördelise hetkega autotööstuses ja ühtlasi tähistas see tohutut arengut teekonnal, mida Volvo Cars alustas juba 40 aasta eest.

UNISTUSED LÄHEVAD TÄIDE

1950-60ndad olid Volvo Carsile hea aeg. Äri ja tootmine laienes iga aastaga. Kuid 1970ndatel saabus ülemaailmne naftakriis. Ühtäkki oli nafta defitsiitne ja hinnad tõusid lakke. See sundis autotööstust mõtlema välja uusi tehnoloogiaid, mis jõudluse asemel lähtusid jätkusuutlikkusest ja ökonoomsusest.

Ideede väljamõtlemine on üks asi, kuid nende täideviimine midagi muud. Nagu palju muu puhul siin elus, on ajastus oluline. Ajalugu on täis hiilgavaid ideesid, mis sündisid liiga vara ja mida pidurdasid omaaegsed tehnoloogilised piirangud. Seitsmekümnendate elektriautod on hea näide: idee oli olemas, kuid tehnoloogia mitte.

70ndatel oli vähe akusid, mis sobisid elektriliseks jõuülekandeks. Seetõttu toimisid toonased elektriautod pigem golfikärude moodi. Elektrifitseerimise õnnestumiseks pidi akutehnoloogia drastiliselt arenema. Kuid arenema ei pidanud ainult tehnoloogia. Autotootjad pidid veenma oma kliente, et elektriautodes peitub suur potentsiaal. Seda nii autojuhtidele kui ka keskkonnale.

ARENDAMISSOOV

Kuid kõik suured uuendused peavad kuskilt alguse saama. 1976. aastal esitles Volvo Cars oma esimest nägemust uuest elektrimaailmast – Volvo elektriauto kontseptsiooni. See kontseptsioon koosnes tegelikult kahest ideeautost, mis loodi linnatranspordi jaoks – üks isiklikuks kasutamiseks ja teine postiveoks. Tänapäeval tunduvad need veidi iganenud. Kuid nende esitlemisega tutvustati unistusi, mida me oleme alles nüüd täitmas.

Alles 1990ndate algul jõudis Volvo Cars elektrifitseerimise järgmise verstapostini. Äsja oli vastu võetud ZEV-i (Zero Emission Vehicle) mandaat ning avalikkus ootas, kuidas autotööstus sellele vastab. Volvo Cars lõi seepeale ECC (Environmental Concept Car) – juhtimest laetava hübriid-elektriauto, millel oli gaasiturbiin ja kiirgeneraator.

Kui seda 1992. aasta Pariisi autoshow'l esitleti, kogus ECC üüratult tähelepanu. See polnud lihtsalt järjekordne prototüüp, vaid turvaline, avar ja keskkonnasäästlik pereauto, mis vastab 21. sajandi nõuetele. Paar aastat hiljem turule tulnud S80 seeria oli ECC-st silmnähtavalt mõjutatud. Tasa ja targu muutus elektriauto idee inimestele vastuvõetavaks ning isegi ihaldusväärseks.

VOLVO RE-CHARGE IDEEAUTO

Kahtlemata on kõige määravam faktor elektriautode arengus olnud aku- tehnoloogia evolutsioon. Selle eest ei saa aga autotööstus kogu au omale võtta. Tänu sülearvutitele ja mobiiltelefonidele on kasvanud vajadus kest- vamate ja kiiresti laetavate akude suhtes. See tulemusel on meil tänapäe- val ligipääs akudele, millest insenerid 1990ndatel ja muidugi 1970ndatel vaid unistada võisid. Edusammud akutehnoloogia arengus sütitasid ka Volvo Carsi tööd elektrifitseerimise vallas.

2007. aastal esitles Volvo Cars oma ReCharge ideeautot. Ajastus oli ideaalne, sest huvi elektriautode vastu oli taas tõusuteel. Huvi kasv tulenes põhiliselt liitium-ioonakude laialdasest kättesaadavusest. Need akud võimaldasid läbida 150 km, olid praktilised ning heade proportsioo- nidega, mida oli võimalik autosse mahutada.

Suurest huvist kannustatuna otsustas Volvo Cars järgmisel aastal hakata tootma täiesti konkurentsivõimelisi elektriautosid luksusautodena. Leiti, et parim mudel selleks on C30. Tootmisse läks piiratud arv autosid ning need liisiti välja huvitatud klientidele. Tagasiside nendel klientidelt aitas Volvo Carsil elektrifitseerimistehnoloogiat edasi arendada.

SÜNNIB HÜBRIIDI

2005. aastal otsustas Volvo Cars alustada tööd uue hübriidmudeli kallal. Põhjaliku uurimise tulemusel leiti, et parima tulemuse nii juhtidele kui ka keskkonnale annab hübriidsõiduk, mida on võimalik juhtmega laadida. Kuid nagu 1970ndatel, tabas ka nüüd maailma majanduskriis, mis sundis autotootjaid kohanema ja mõtlema välja uudseid lahendusi. 2008. aasta lõpus asus Volvo Cars tööle. Tulemuseks oli maailma esimene Volvo V60 pistikhübriid, mida esitleti aastal 2012. Ja nagu öeldakse, ülejäänud on ajalugu.

TEE EDASI

Täna võimaldab Volvo Carsi maailma esimene pistikhübriiditehnoloogia Volvo autojuhtidel nautida rohkem kui 40 aasta pikkuse uurimistöö tule- musi – suurepärase kütusekokkuvõidu, ülimaldat heitgaaside hulka ning võimast jõudlust. Sellega meie töö siiski ei lõpe. Vastavalt meie elektrifitseerimisstrateegiale on meie ülesandeks, et 2025. aastaks jõuaks liiklusesse miljon elektriautot ning samal aastal peaks vähemalt 50 prot- senti käibest moodustama elektriautod. Saavutame oma eesmärgi uute täielikult elektriautode ja pistikhübriidide lisamisega oma tootevalikusse.

Viimastel aastatel oleme välja arendanud kaks uut alusplatvormi ja seeria efektiivseid neljasilindrilisi mootoreid, pidades silmas jätkuvat elektrifitseerimist. Alates 2019. aastast on kõik uued Volvo mudelid saa- daval kas kerg-, pistikhübriidide või täielikult akudel töötavate elektriautodena. See on alguse saanud juba XC90, S90, V90 ja täiesti uue XC60 pistikhübriidide T8 hübriidajamiga.

AJAD MUUTUVAD

Pärast seda, kui Volvo Cars otsustas hakata elektriautosid tootma, on ini- meste suhtumine neisse muutunud. Kahtlused on taandunud ja potent- siaalsed kasud omaks võetud. On aru saadud, et jõudlus tavalistele auto- dele alla ei jää. Lisaks liigubki kogu elu järjest suurema elektrifitseerimise teed. Me oleme keskkonnateadlikumad ja enamus kasutab autot ainult linna-, mitte pikamaasõitudeks. Nagu eelpool öeldud – ajastus on oluline. Või nagu ütles Bob Dylan: "Ajad muutuvad."

OFF

Kui küsida inimestelt, mida nad oma mobiiltelefoni, sülearvuti või Kindle'i juures muuta sooviksid, siis mida nad sinu meelest vastaksid? Mõni nimetaks disaini, teised kasutatavust, kuid enamus soovib, et aku peaks kauem vastu. See soov ei piirne aga vaid sülearvutite ja telefonidega, ka ühe teise mobiilse seadme akujõudlus on nüüd olulisem kui kunagi varem. Meie autode.

Et oleme astumas elektrifitseerimise uude ajajärku, panustatakse järjest enam aega ja energiat autoakude arendamisse, mis laeksid kiiremini ja kestaks kauem. Saamaks rohkem teada Volvo Carsi edusammudest akuarenduses, saime kokku Ulrik Perssoni ja Johan Sjöstedtiga. Nemad on Volvo Carsi jõuülekandesüsteemide juhtfiguurid, kes veedavad päevi disainides ja arendades akusid ja laadijaid, mis aitavad sinul ja Volvol saada osa nutikamast, jätkusuutlikumast tulevikust.

ULRIK PERSSON: VEOMEES

"Volvo Cars alustas elektrifitseerimise kallal tööd 1970ndatel," selgitab Ulrik Persson, kes tuli Volvo Carsi tööle 1991. aastal. "1980ndatel ja 90ndatel lisandus uusi projekte, kuid asjad hakkasid hoogsalt muutuma C30 elektriauto ning V60 pistikhübridi arendamisega. Mõned toonastest inseneridest töötavad siiani meil ning on oma suurte teadmistega tõeliseks abiks."

Ulriki karjäär Volvo Carsis algas mootorite kontrollierist, enne kui ta liikus edasi teadus- ja arendustegevuse juhtkonda. Ta on Volvo autode elektrifitseerimise kallal töötanud 2009. aastast ja on nüüd veoakude arendusjuht. Milline näeb välja Ulriki ja tema kolleegide tavaline tööpäev, mil nad arendavad välja tulevikuakusid?

ERINEVUS PEITUB DETAILIDES

"Meie meeskond koosneb 100 insenerist, kes kõik töötavad veoakude arenduse kallal. Nad vastutavad nii riist- kui ka tarkvara eest. Koos kolleeg Maliniga, kes tegutseb tarkvara vallas, aitan meeskonna tööd lihtsustada. Püüame tagada hea töökeskkonna ja võtame vastu strateegilisi otsuseid."

Veoakude arendusosakonnas töötab Ulrik oma meeskonnaga akude kallal nii pistikhübrididele kui ka täielikele elektriautodele. Milline on nende erinevus



ÜMBERLÜLITUS // VOLVO AKULABOR

ja kuidas arendavad nad akusid, mis pakuvad Volvo-väärilist jõudlust?

“Noh, põhitõed on samad,” alustab Ulrik. “Konstruktsioon peab akut kaitsma, tarkvara efektiivselt akusüsteemi juhtima ning keemiline koostis olema põhjalikult testitud, et meie klientidele pakkuda Volvo kvaliteeti.”

“Põhierinevus on tühjenemistsükli arvus – pistikhübrididel on see kord või paar päevas, elektriautol paar korda nädalas. Teine oluline erinevus on loomulikult suurus. Elektriauto aku katab peaaegu terve sõiduki põhjapinna. Seetõttu on see hoolikalt disainitud, et see oleks Volvo autodele kohaselt kokkupõrkekindel.”

TURVALISUSE TAGAMINE ELEKTRIFITSEERIMISAJASTUL

Mitte ühegi Volvo auto ehitamisel ei tehta kompromisse turvalisuse osas. Ka aku pole erand. Optimaalse turvalisuse, vastupidavuse ja jõudluse saavutamiseks viivad Ulrik ja tema meeskond Volvo Carsi akulaboris läbi hoolikaid katseid.

“Viime läbi suures mahus tsüklimeet, tarkvara ning süsteemide testimist,” selgitab Ulrik. “Neid tehakse aku, mooduli ja terviku tasandil. Samuti teostame struktuurset ja keskkonnas testimist, et tagada süsteemi pikaajaline vastupidavus. Katsetame tarkvara selle loomise ja arendamise

käigus. Seda nimetatakse pidevaks integreerimiseks ja see aitab tagada, et tarkvara on vigadeta, kuid see jõuab akusse ja autosse.”

Sellise olulise osa arendamine autotööstuses on kindlasti keeruline ja väljakutseid pakkuv, kuid tulemus on seda väärt. Milliseid hüvesid loodab Ulrik tulevikus maailmale pakkuda?

“Mul on vedanud, et olen osa muutuvast ühiskonnast – eriti, mis puudutab keskkonda, kuid ka jõudlust. Elektriauto sõiduomadused ületavad paljude näitajate poolest tavautosid. Ja seda kuulete vana bensiiniauto fännilt,” naerab ta.

“Elektrifitseerimise kaudu saame tulevastele põlvetele luua parema elukeskkonna. Loodan, et 10 aasta pärast suudavad kõik sõltumata elukohast osta elektriauto. Olen väga optimistlik, et saavutame selle eesmärgi.”

JOHAN SJÖSTEDT: LAADIMISJUHT

Volvo Carsis on mitu osakonda, mis tegutsevad selle nimel, et pistikhübrididel ja elektriautodel oleks kiiremini laetavad kuluefektiivsed akud. Kuid selleks, et elektriautod võidaks autojuhtide südamed ning vallutaks liikluse, on vaja ületada veel üks suur takistus – tuleb välja arendada efektiivne laadimistaristu. Selle ülesandega tegeleb Volvo Carsi laadimisosakond. Siit

“Nullilähedased emissioonid on ilmselt parim pärand, mida saame oma järeltulijatele jätta.”

JOHAN SJÖSTEDT

leiate te Johan Sjöstedti.

Johani karjäär Volvo Carsis algas 2005. aastal Volvo ohutuskeskuses. Elektrifitseerimise vallas on ta töötanud 2007. aastast ning on hetkel Volvo Carsi laadimisosakonna juht. Uurime, milline näeb Johani tööpäev harilikult välja.

“Ausalt öeldes on vähesed päevad vennad, eriti kui töötad sellises osakonnas nagu meil, mis on küllaltki noor ja pidevas arengus,” selgitab Johan.

“Meie osakond vastutab pardal olevate laadijate, DC-to-DC konverterite (elektrienergia muundurid) ning muude riist- ja tarkvaraliste lahenduste arendamise eest. Suur osa meie ajast kulub ka teadmiste omandamisele läbi meie juhendusprogramme ja teiste projektide.”

NII TOIMUS LÄBIMURRE

Veel suhteliselt hiljuti tundus inimestele elektrifitseerimise idee võõras. Siis nähti elektriautosid kallitena, ebausaldusväärsetena ja igavatena. Kuid kui akutehnoloogia arenes ja akud muutusid odavamaks ning vastupidavamaks, muutus kõik.

Kui Volvo tõi turule V60 pistikhübriidi, muutus inimeste suhtumine elektriautodesse. Tegu oli unikaalse autoga, mis võimaldas nautida kõiki elektrifitseerimise hüvesid. Samal ajal ei pidanud muretsema muude riskide pärast.

“Pistikhübriidide puhul on tore see, et need annavad inimestele võimaluse harjuda ja nendega pole vaja muretseda vahemaa piirangute pärast,” selgitab Johan. “Märkasime, et paljud inimesed, kes hakkasid pistikhübriididega sõitma, püüdsid võimalikult kaua sõita vaid elektrijõul ja see muutus omamoodi hasardiks. Paljud taipasid, et isegi väikese akuga saavad nad oma nädalased toimetused elektrijõul ära ajada. Ka elektriautoga sõitmine tänu selle hetkelisele pöördemomendile võib olla sõltuvust tekitav.”

Suurim muudatus kaasneb töökindla ja kiire laadimistaristu väljaehitamise. “Usun, et peagi on kõikides suuremates linnades võimalik mitmel

moel autosid laadida – mõni linn võib isegi sise põlemismootoriga autod kesklinnas ära keelata. Töötame hetkel ka selle kallal, et inimesed saaksid reisimise ajal mugavalt autot laadida – kahjuks ei saa ma sellest hetkel rohkem rääkida,” naerab Johan. Arusaadav. Kuid ehk saab Johan anda meile väikese ülevaate uuendustest, mille kallal ta oma meeskonnaga töötab?

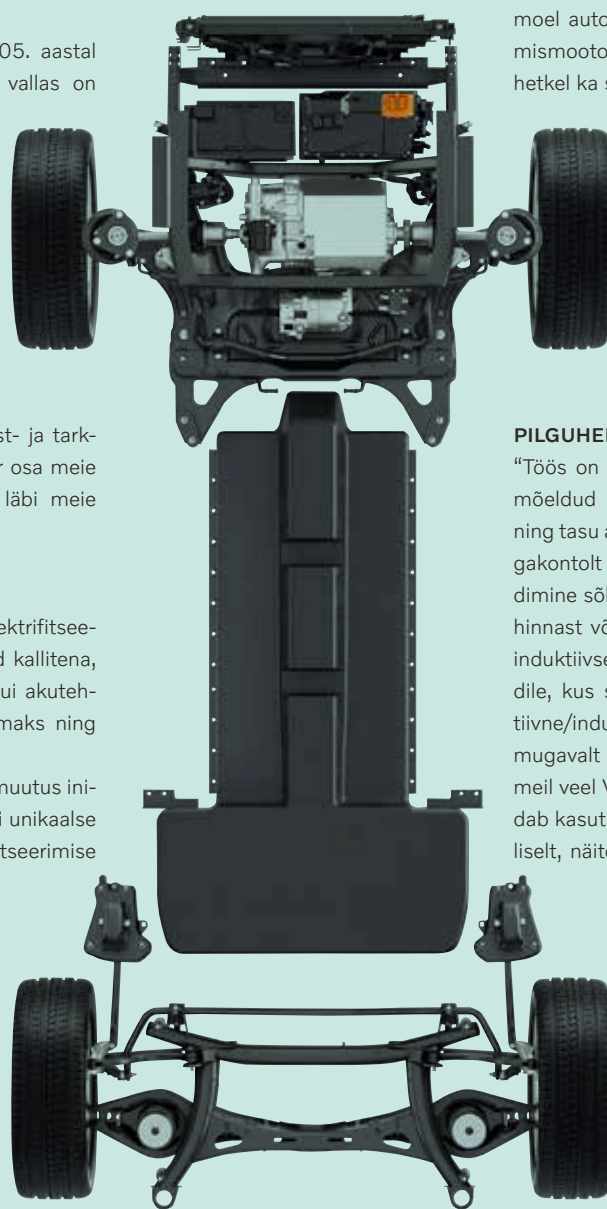
“Loomulikult ei saa ma teile rääkida kõigest, kuid võime heita põgusa pilgu tulevikku.”

PILGUHEIT TULEVIKKU

“Töös on uuendus nimega Plug And Charge. See on mõeldud olukordadeks, kus ühendad auto laadijaga ning tasu arvestatakse automaatselt autoomaniku pangakontolt maha. Siis on veel Smart Charging, kus laadimine sõltub näiteks elektrivõrgu koormusest, elektrihinnast või mingist nutirakendusest. Juhtmevaba, s.o induktiivse laadimise korral pargitakse auto alusplaadile, kus see hakkab automaatselt laadima. Konduktiivne/induktiivne laadimine sõiduteel võimaldab autot mugavalt laadida sõidu ajal või teepervel. Lõpuks on meil veel V2G – kahesuunaline laadimine. See võimaldab kasutada vooluvõrku ühendatud sõidukeid lühiajaliselt, näiteks kui elektrivõrk on ülekoormatud, hoopis elektrivõrgu energiaga varustamiseks. Need sõidukid laetakse uuesti täis, kui elektrivõrk pole enam nii intensiivses kasutuses, näiteks öösel.”

Elektrifitseerimisega on tehnoloogia, uuendused ja isegi meie mõtte maailm palju muutunud. Selle tõestuseks piisab, kui heita pilk Johani tuleviku-uuenduste nimekirjale. Oleme jõudnud päris kaugele. Kuhu edasi? Millised on Johani ootused tuleviku suhtes?

“Ma loodan, et meie siin Volvos oleme suunanäitajaks, mis puutub nutikatesse, turvalistesse ja keskkonnasõbralikesse transpordilahendustesse,” ütleb ta. “Nullilähedased emissioonid on ilmselt parim pärand, mida saame oma järeltulijatele jätta.” ■





Volvo Cars recommends Castrol EDGE Professional



BOOSTED WITH
TITANIUM FST™



VOLVO VALIK ON CASTROL EDGE.

TITAANI TUGEVUS
SUURIM JÕUDLUS



www.mentum.ee

IT'S MORE THAN JUST OIL.
IT'S LIQUID ENGINEERING.

Castrol
EDGE
PROFESSIONAL



KOOSTIS: OLULISED ASJAD

TÄIESTI UUS VOLVO V60

Autod ei koosne vaid keerulistest tehisosadest. Nad sisaldavad ka mälestusi ja kogemusi, mida antakse edasi põlvest põlve.

Täiesti uus Volvo V60 on loodud selleks, et saaksid jagada hetki, kogeda ja luua mälestusi, mis kestavad kogu elu. Sest Volvo autod koosnevad asjadest, mis on tõeliselt olulised.

Kui Volvo Cars tõi 1953. aastal turule universaalauto Duetti, oli tegu esimese autoga, mis oli disainitud vastama inimeste vajadustele nii tööalaselt kui ka vaba aja veetmiseks. See paindlikkus tegi Duettist ühe armastatuima Volvo mudeli. Kohe algusest sai selgeks, et universaalaute ehitamine, mis vastaks inimeste ja aja nõuetele, tuli Volvo Carsil väga loomulikult välja.

Kasutades oma uhket pärandit inspiratsioonina, oleme loonud auto, mis seob omavahel praktilisuse, jõudluse ja stiili nagu valult. Selle auto koht on pjedestaalil koos Volvo varasemate suurepärase universaalauteodega. See auto on täiesti uus Volvo V60.

LOODUD UUELE PÕLVKONNALE

Täiesti uus V60 muudab klassikalise Volvo universaalaute kaasajale vastavaks. Puhaste skandinaavialike joonte, kindla oleku ja elegantsete välisdetailidega vastab see universaalautefännide uue energilise põlvkonna nõuetele. Esivõre ja skulptuursed küljed rõhutavad auto sportlikku iseloomu. Tugevalt defineeritud tagaosa väljendab dünaamilisust. Enesekindla olemuse ja eesmärgitunnetusega on täiesti uus Volvo V60 ideaalne auto aktiivsetele inimestele, kes hindavad nii stiilsust kui ka praktilisust.

PÕNEV PRAKTILISUS

Võimalik, et praktilisus ei pane südant erutusest puperdama. Kui see tähendab nutikat interjööri ja ladustamislahendusi, on aga põhjust rohkem kui küll.

Uue V60 interjäär on oma klassis üks praktilisemaid ja ruumikamaid. Tagaistmel reisijal on tänu kitsaste seljatugedega esiistmetele ja reljeefsele tagaistmele ohtralt jalaruumi ja tuge. Pagasiruumis on sinu asjade jaoks 529 liitri jagu ruumi – kui tagumised istmed alla lasta, siis veelgi rohkem.

Pagasiruumi põranda all on kasulik ladustamiskoht hinnalistele asjadele, mida võõraste pilkude eest varjata. Samuti on olemas neli kotikonksu ja nõõriauku, et näiteks poekotid kindlalt kinnitada. Nii et pole vahet, kas sõidad nädalavahetusel seiklema või kasutad autot igapäevaselt – täiesti uus Volvo V60 pakub selleks piisavalt ruumi ja tuge.

UNIVERSAALAUTO, MIS PAKUB ENAMAT

Kuid täiesti uus V60 pakub rohkemat kui vaid praktilisust. Parema šassii, võimas mootor ja sõidurežiimide valik tähendavad, et saad alati nautida kaasahaaravat ja dünaamilist sõidukogemust. Luksuslikus salongis on omavahel ühendatud parim Skandinaavia käsitöö parimate materjalidega, tulemuseks vastupidav ruum, mida on lummas vaadata ja veelgi kütkestavam seal aega veeta.

Kogu tehnoloogia V60-s on disainitud sinu vajaduste ümber ja on mõeldud toimima võimalikult intuiitselt ja lihtsalt. Puutetundliku ekraani ja hääljuhtimistehnoloogiaga on rakendustele, nagu navigatsioon, kliimaseade ja Sensus meelelahutussüsteem, lihtsam ja turvalisem ligipääs ning juhitavus kui kunagi varem.

TURVALINE AUTO MODERNSES MAAILMAS

Loomulikult ei saa me rääkida täiesti uuest V60-st, mainimata turvalisust. Pardal olevate turvasüsteemide tõttu on uus V60 maailma üks turvalisemaid autosid. Sõidukil on standardvarustuses terve hulk turvafunktsioone, sealhulgas juhiabisüsteemid ja maailma esimene automaatpidurdamine, mis aitab vähendada kokkupõrgete tõenäosust.

Kuid uus V60 ei kaitse ainult sind, su kaasreisijaid ja teisi liiklejaid. See annab oma panuse ka maailma kaitsmisse. Volvo Carsi murrangulise strateegiaga elektrifitseerida kõik uued mudelid alates 2019. aastast, on täiesti uus V60 saadaval ka kahe pistikhübridi- ja elektri-variantidega. *

OLEME TULNUD PIKA TEE

Pole kahtlustki, et Volvo universaalaute on pärast Duetti valmistamist 1953. aastal maha sõitnud pika maa. Iga uue põlvkonnaga tekib sellele ikoonilisele ja rootsilikule autole aga uuden lähenemine. Sellega kaasneb võimalus luua uusi määlestusi, jagada kogemusi ning lugusid järgmise põlvkonnaga.



* Uus T6 Twin Engine AWD bensiini-pistikhübrid, mis on võimsusega 340 hj või T8 Twin Engine AWD bensiini-pistikhübrid võimsusega 390 hj.

ALATI SINU JAKS OLEMAS VOLVO ON CALL

Kuski on ka sinu parim sõidukaaslane, kes muudab iga väljasõidu nauditavaks. Ta on usaldusväärne, lahutab meelt ja ulatab vajadusel abikäe. Kust teda leida? Õnneks ei pea sa kuigi kaugelt otsima hakkama. Luba meil tutvustada Volvo On Call teenust.

Kui Volvo On Call teenus 2001. aastal käivitati, oli tegu põhiliselt pardaohutus- ja turvalisusteenusega, mis pakkus Volvo juhtidele parimat tuge, kui miskit ootamatut juhtus. Tänapäeval on Volvo On Call muutunud omavahel ühendatud kõrgetasemeliste teenuste komplektiks, mille hulgas on ka auhinnatud samanimeline nutirakendus. Need muudavad paremaks su sõidukogemuse, kuid võivad muuta ka kogu su päeva, ükskõik, kus sa parasjagu viibid – kodus, teel või kontoris. Nüüd teatame uhkusega, et Volvo On Call on alates 2018. aasta keskpaigast peaaegu kõikide uute Volvo autode standardvarustuses.*

PARIMAD REISID ALGAVAD KODUNT

Edukaimad reisid ei alga automootori käivitamisest, vaid juba kodusest planeerimisest ja ettevalmistustest. Kahjuks pole tänapäeval selleks kõigil aega. Sellepärast on Volvo On Call rakendus varustatud laia valiku nutikate funktsioonidega, mis aitavad eesseeisvaks reisiks valmistuda. Seda saab teha kiiresti ja mugavalt oma kodust.

Majast väljumata saad kasutada Volvo On Call rakendust, et kontrollida auto olulisi näitajaid – näiteks rehvirõhku, klaasipesu- ja pidurivedelike taset. Rakendus näitab isegi, mitu kilomeetrit saad veel tankimata sõita. Teatud autofunktsioone on võimalik ka mobiilselt juhtida.

Näiteks kliimaseadme kaugjuhtimine võimaldab parkivale autole seada soojendustaimerit. Pakasesel hommikul majast väljudes ei pea sa enam muretsema külma autosse istumise pärast. Send to Car funktsiooniga saad oma sõidu sihtkoha saata nutitelefoni auto navigatsioonisüsteemi. Kui autosse istud, on teekond juba ette programmeeritud ja võid kohe sõitma hakata. Rakenduse abil saad hallata ka oma kiiret päevaplaani. Pead vaid lubama ligipääsu oma telefoni kalendrile ning rakendus edastab kõikide lähenevate kohtumiste eel meeldetuletusi.

Usun, et nõustud, et see on päris korralik hüvede nimekiri. Kuid sa pole isegi veel sõitma hakanud. Mida suudab Volvo On Call teha liikluses?

TEEL OLLES

Volvo On Call sai alguse ohutusteenusena.

Võime uhked olla, et olenemata tohutust arengust viimastel aastatel ei ole me oma juuri unustanud. Volvo On Call pakub Volvo juhtidele endiselt (häda)abi 24 tundi päevas, seitse päeva nädalas, 365 päeva aastas.

Hädaolukorras ühendab SOS-nupp sind koheselt koolitatud operaatoritega, kes kasutavad GPS-i su asukoha määramiseks ning saadavad vajaliku abi tee. Volvo On Call nupp on kasulik masinarikete korral ning kokkupõrketevärvitus saadab Volvo On Call operaatorile automaatselt teate, kui turvapadi avaneb või turvavööde eelpingutid aktiveeritakse. Selliste juhtumite tõenäosus on väike, kuid on hea teada, et keegi on alati valmis sind aitama.

ELUPÄÄSTJAST AJASÄÄSTJAKS

Nende potentsiaalselt elupäästvate funktsioonide kõrval pakub Volvo On Call hulga innovatiivseid ajasäästjaid. Näiteks parkimine. Mitte kellelegi ei meeldi parkimiskohta otsida, eriti kui on kiire ja asud tundmatus kohas. Volvo On Call rakendus leiab sulle parkimiskoha, ütleb selle hinna ja juhatab ka kohale.

Aga mitte ainult parkimine. Kui sul on pistikhübrid, siis tuvastab rakendus lähimad laadimisjaamad ja pakub teejuhatust. Võid ka asukoha salvestada, et teaksid alati, kuhu minna, kui aku hakkab tühjaks saama. Rakenduse kaudu on võimalik seadistada taimer, mis alustab ja lõpetab auto laadimist kindlatel aegadel.

TULEVIK ON HELGE

Võtmevabad uuendused, nagu Volvo In-car Delivery, on avanud ukse täiesti uutele võimalustele. Kujuta ette, mis võib juhtuda tulevikus: su autole on broneeritud hooldusaeg. Aga selle asemel, et oma Volvoga ise töökotta sõita, tuleme sellele sinu töökohta järele ning kasutades digitaalset võtit viime läbi hoolduse ning toome auto enne tööpäeva lõppu tagasi. Lihtne.

Volvo On Call ei paku abistavat kätt siiski ainult kodus ja autos. Tänu uutele innovatsioonidele nagu Volvo In-car Delivery, aitab Volvo On Call rakendus sul tööl olles koormust vähendada. Volvo In-car Delivery tähendab, et internetipoest tellitud kauba võib kuller kodu asemel tuua sinu auto pagasiruumi. Nii ei pea sa enam raiskama väärtuslikku aega kulleri ootamisele.

On tõsiasi, et sellised teenused ei ole enam mägede taga. Kuid tänu innovatsioonidele, nagu Volvo On Call, tulevad need meile järjest lähemale.

*Volvo On Call on saadaval standardvarustuses, välja arvatud V40 ja V40 Cross Country mudelitel.



KUIDAS

TULLA TOIME USA-s

UUE VOLVO CARSI TEHASE KÜLASTAMINE CHARLESTONIS USA-S

TEKST / FOTO // MATT O'LEARY / MARCEL RABST

28

LUGU





Kõigest paar aastat pärast nurgakivi asetamist uuele Volvo Carsi tehasele Lõuna-Carolinas, tegi just seal oma debüüdi uus Volvo S60. Kuid tehas ei tooda ainult suurepäraseid autosid, vaid pakub ka tööd tuhandetele inimestele. Reisisime Charlestoni, et uurida sealselt meeskonnalt, miks see uus tehas nii ideaalselt ja aegsasti Volvo Carsi maailma sobitub.

Esmapilgul näeb kõik välja nii nagu olema peab: äsja valminud Volvo tehas täis energiat ja töövalmidust. Inimesed kannavad siniseid-oranže tunkesid ning liiguvad siia-sinna. Koopataolistes hoonetes programmeeritakse roboteid, pannakse kokku komponente, kinnitatakse raame, viiakse läbi teste ja erinevas valmimisjärgus autod kulgevad mööda pikka tootmisliini. Samas hakkab silma, et see tehas on ettevõtte peakontorist Göteborgis väga erinev. Näiteks ääristavad seda Rootsi pikkade kuuskede ja mändide asemel palmipuud. Kajakate asemel ringlevad taevas punasaba-viud. Puuduvad ka väikesed sildid, mis hoiatavad juhte põtrade eest metsateedel. Nende asemel on suured kuulutustahvlid, mis ei soovita alligaatoreid toita.

See täiesti uus Volvo tehas hakkas ametlikult tegutsema 2018. aasta suvel, pärast aastakümneid planeerimist ja diskuteerimist ning kolme aastat ehitamist ja ettevalmistusi. Tehas asub 45 minuti kaugusel Charlestonist keset Lõuna-Carolina osariiki USA kaguosas. Seda on kiidetud kui Volvo Carsi õigeaegset ja ideaalset laienemist ning suurepärast uudist kohalikule kogukonnale, kellele on loodud tuhandeid töökohti. Veel tuhandeid leiab rakendust läbi varustusvõrgustiku. Ja siin tegi uus Volvo S60 oma maailmadebüüdi.

Loomulikult tahtsime näha, mis toimub tehaseväravate taga. Niisiis läksime külla inimestele, kes seal töötavad. Tahtsime teada saada, mis tunne on istutada tükikest Rootsi tööstust päikeselisse Lõuna-Carolina mulda ning kuidas suudab Volvo ehitada täiesti uues kohas kvaliteetseid autosid ja tugevat kollektiivi.

Charlestoni tehas on kasvanud muljetavaldaval kiirusel. Labidas löödi maasse 2015. aastal ning USA traditsiooni kohaselt ripub nüüd see läikima löödud labidas ühe koosolekuruumi seinal. Meie visiidi ajaks laius tehas 200 000 ruutmeetrit, piirnedes äsja valminud teega, mida kutsutakse Volvo Car Drive'iks.

Volvo Carsi tootmise ja logistika asejuhi Katarina Fjordingi sõnul, kes meid tervitama ja ümbrust tutvustama tuli, on ettevõtte aastakümneid mänginud mõttega USAsse laieneda. "Oleme rääkinud tootmistehase rajamisest USA-sse juba üle 30 aasta," ütles ta. "See oli kunagi meie suurim turg ning on suuruselt maailma teine autoturg." See on olnud oluline faktor, mida silmas pidada. Ettevõtte ei pea siin alustama nullist, sest tegu on turuga, mis jumaldab autosid ning kus Volvo bränd on juba ammu tuntud.

Volvo Cars on USA-s juba aastaid edukalt autosid müünud. 2017. aastal müüdi USA-s juba 81 500 Voltot ning see number kasvab kogu

aeg. Tundus õige aeg laiendada tootmine sellisele lojaalsele ja edukale turule. Katarina selgitab: “Meil on põhimõte, et tahame ehitada seal, kus me müüme. Autode müümine USA-s ja nende importimine ei olnud optimaalne. Oma tehasega ütleme enda edasimüüjatele ja klientidele, et oleme siin, meil on tõsi taga ja me ei kao kuskile.”

“Oleme viimasel ajal investeerinud palju Aasia maadesse, eriti Hiinasse ning sellega oleme tahes-tahtmata saatnud maailmale sõnumi, et keskendume sellele turule. Tehase rajamisega siia me tõestame, et hoolime siinsetest inimestest.”

UUS AUTO UUEST TEHASEST

2018. aasta algul hakkasid esimesed Volvo S60 testautod Charlestoni tootmisliinilt väljuma, kuigi tehast alles viimistleti. Oli huvitav jälgida, kuidas läikiv jõuline auto kuju võttis ja kuidas töötajad, kes olid tehases vaid mõne kuu töötanud, said ülesandeks aidata noorematel kolleegidel kohaneda.

Ükskõik, kuhu astusime, nägime lähedasi meeskondi, kes õppisid töövõtteid ning arutasid päevategevusi. Vestlesime erinevate gruppidega, kellele tutvustatid ülesandeid alates raamikomponentide kinnitamisest kuni elektriliste komponentide ja poltide kinnikeeramiseni. Iga asja jaoks võeti aega, et arendada lihasmälu, et hiljem tootmisliinil

töötades tuleks kõik loomulikult välja.

See auto on midagi sellist, mille üle kõik töötajad võivad uhkust tunda. Uuendatud Volvo S60 on armastatud sedaani täiesti uus versioon – kõrge kvaliteediga ja dünaamiline ning ühtlasi esimene mudel, millel puudub diiselmootor. Sellega rõhutab ettevõtte oma pühendumust elektrifitseerimisele. Debüütmudelina seab see lati kõrgele ja saab kvaliteedi mõõdupuuks kõigele, mis talle järgneb.

Katarina teab, et kõik inimesed Charlestoni tehases peavad osalema asja käimalükkamises. “On äärmiselt oluline, et tehas suudaks end tõestada,” ütles ta. “See tähendab inimesi, tööprotsesse, kõike. Hetkel oleme nagu väikevend, nagu uus laps mänguväljakul.”

“Me juba teatasime, et meil on tulekul teine sõiduk ja selleks pole kunagi liiga vara. Inimesed peavad nägema, et siin tehases töötame kiiresti. Ja kui tundub, et seame ootused kõrgele, siis just nii ongi – meil on suured ambitsioonid.”

JUURTE KASVATAMINE

Kõik Volvo Carsi tehased on hoolika planeeringu ja struktuuriga. Need ehitatakse võimalikult voolujooneliseks, turvaliseks ja efektiivseks. Eriti hakkab see silma täiesti uutes kohtades nagu Charleston. Muidugi on kasulik omada juuri sissekulunud kohtades nagu Göteborg, kus ettevõtte

“Meil peab kõrv
olema vastu maad,
et tekiks arusaam,
mis on siinsetele
inimestele oluline.”

KATARINA FJORDING





Õhkkond on äärmiselt sõbralik, ühistegevuslik ning tunda on kergelt uhkustunnet oma saavutuste üle.

tegevus on linna lähiajalooa läbipõimunud ja kus pärand ja maine teevad ära suure töö. Kuid nullist alustamisel on samuti oma hüved.

“Isegi kui meil on Torslandas ja Gentis käsil suured investeeringud, on alati väga palju kokkulappimist. Uus võimekus tuleb suruda olemasolevasse raamistikku. Siin aga saab kõike teha nullist. Selle tulemusel tundume palju läbipaistvamad, erinevate töötappide ümber on rohkem ruumi. Seda märkab isegi võhik tehase territooriumil ringi kõndides. Me õpime oma Aasia ning Euroopa toimingutest. See tähendab, et siin on meil rohkem automatiseeritud protsesse kui näiteks meie Chengdu tehases.

“Värvikotta oleme paigaldanud ainulaadse süsteemi, mida kusagil mujal pole. Tänu sellele oleme oma valdkonnas emissioonide õhkusatamise vähendamises maailma parimad. Selle tehase rajamisel olemegi kogu aeg lähtunud rohelisest perspektiivist. Keskkonnamõjude hindamise osas on kõrgeim tunnustus LEED [toimetaja märkus: LEED ehk Leadership in Energy and Environmental Design on hoonete keskkonnanätsäästlikkuse ja energiatõhususe hindamiseks loodud süsteem] – terve tehase on LEEDi poolt sertifitseeritud. Selle üle oleme väga uhked, sest keskkonnast hoolime me väga.”

INIMESTE ÜMBER LOODUD

Uue tehase avamisel ei võta Volvo arvesse ainult ergonoomikat ja tõhusust. Kuigi väga paljud tööd on automatiseeritud, ei valmi ükski auto täielikult robotite käte vahel. Tööliste motiveerimine on seega väga olulise tähendusega. Volvo Carsis on juhid ja töötajad pidevas kontaktis ning see tava on Lõuna-Carolinas soojalt vastu võetud.

“Kui avad uue tehase peakontorist eemal, siis on seal võimalik juurutada töökultuuri, mis on originaalset isegi parem,” on Katarina tähele pannud. “Minu kogemuste põhjal on mõnes teises USA ettevõttes nii, et kui püüad oma mõtteid väljendada, siis käib südame alt külm jutt läbi. Kuid igaüks peaks oma mõtteid saama jagada. Seeläbi tuvastame probleemid palju varem ning inimesed tunnevad, et nad panustavad, et nende hääl on oluline.”

“Kui mööda koridore liigun, siis töötajad astuvad ligi ja jagavad positiivseid tähelepanekuid, aga ka konstruktiivset kriitikat. Me tahame, et nad räägiksid kõigest, näiteks kui nad näevad, et miski pole turvaline või

neil on mingi tööriist või muu tööks vajalik asi puudu.”

See pole lihtsalt jutt: jalutuskäigul mööda tehast koos Katarina või ükskõik millise juhiga muudkui tervitatakse ja aetakse juttu. Õhkkond on äärmiselt sõbralik, ühistegevuslik ning tunda on kergelt uhkustunnet oma saavutuste üle. Kõigil, keda kohtad, on jagada midagi head. Tunda on tõelist kogukonnatunnet, nagu üks suur pere. See on seda muljet avaldavam, et tehases töötab 1100 inimest. Töö kiidab tegijat!

“Kui me küsime inimestelt, miks nad tahavad Volvos töötada või miks neile siin meeldib, siis enamus neist suhestub meie töökultuuriga,” ütleb Katarina. “Nad tunnevad end pere liikmena ja et me kohtleme neid teistmoodi. Inimesed ütlevad koguni, et see on esimene töökoht, kus nad tunnevad end väärtuslikuna – kus neid ei nähta tüütu kohustusena.”

KOGUKONNAVAIM

Ebakindlas maailmas nähakse uusi võimalusi nagu tööd, investeerimist ja taristu arendamist tõelise stiimulina sellistele kogukondadele, mis ümbritsevad Charlestoni tehast. Inimesed, kellega me rääkisime, olid õnnelikud, et saavad panustada ettevõttesse, mis valmistab tooteid, mille üle nad uhked on. Ja et see firma seisab positiivsete väärtuste eest ja hindab igat inimest. Ka Volvo Carsi Lõuna-Carolina osakonna asutajaliikmed mõistavad, et lihtsalt kohaleilmumine ja oma ettevõtte väärtuste pealesurumine ühele USA kaguosa ajaloolisele kogukonnale ei ole õige lähenemine – suhe on kahepoolne ning tuleb nii võtta kui ka anda.

Katarina täheldab: “Inimesed ütlevad tihtilugu, et USA kultuur on väga noor. Kuid Charlestonis

on asju, mis on sama vanad kui Göteborgis. Seega on siin palju pärandit, mida austada. Tuleb leida õige tasakaal – süstida uut kultuuri, kuid anda endale aru, et asud Ühendriikides. Vaiksel tuleb endast jälg maha jätta. Me oleme siin tundlikud mingite asjade suhtes, mille suhtes me Rootsis või kusagil mujal ei ole. Meil peab kõrv olema vastu maad, et tekiks arusaam, mis on selle tehase töötajatele oluline ja ka kogukonnale tervikuna oluline.”

“Siin ollakse väga entusiastlikud ja toetavad. Meid on hästi vastu võetud ja meil on palju tuge. Kuid me anname ka omalt poolt tagasi ja see on kõige olulisem.” ■



INIMESED VEIDRATES KOHTADES

ELAMUSRESTORANID

UNDER: EUROOPA ESIMENE VEEALUNE RESTORAN

Viimastel aastatel on restorane ja söögikohti haaranud tormina elamuste pakkumise soov. Elamusrestoran on uus kulinaarne kontseptsioon, mis lisab peenele einestamisele teatraalse aspekti ja mis on välja mõeldud selleks, et innukad toiduaustajad saaksid kogeda maitseid erakordsetes oludes. Selle alla võib kuuluda kõik alates metsas einestamisest kuni magustoiduni üksikul saarel – mõnel juhul lahendatakse isegi mõrvamüsteeriume. Norras on aga uus restoran, mis kavatseb elamusrestorani kontseptsiooni veelgi avardada ning minna vee alla.

IME KÕIGIS KEELTES

Norra ranniku lõunapoolseimas tipus asub tilluke Båly küla. Siin ehitab Norra arhitektuuribüroo Snøhetta Euroopa esimest veealust restorani. Restorani nimeks saab Under, mis tähendab norra keeles "ime". Kuid Under on enam kui restoran. See hakkab toimima mereuuringute keskusena ning kindlasti elavdab Norra lõunarannikut.

Hoone on disainitud nii, et see justkui kaldub kergelt merre ja kaugelt meenutab pigem üksikut karile sõitnud laeva kui luksusrestorani. Kui aga restoran kord valmis saab, saavad inimesed nautida tõeliselt ainulaadset söögielamust ning Põhja-Atlandi veealuseid vaateid läbi hiiglasliku vaateakna.

LOOMULIK OSA KESKKONNAST

Underi külastajad suunduvad alla restorani läbi kolme tasandi. Restoran asub merepõhjas viis meetrit allpool merepinda. Iga tasand on hoolikalt disainitud restorani loomulikku keskkonda peegeldama.

Rannast inspireerituna iseloomustavad šampanjabaari tuhmunud värvid, mis meenutavad karpide, kivide ja liivaseteid. Söögi- ja juurimise ruumid on kaunistatud tumesinistesse ja rohelistesse toonidesse, mis kujutavad merepõhja, vetikaid ja lainetavat merd. Soojad tametoonid restoranis on ilusaks kontrastiks hoone betoonkestale.

Snøhetta arhitektid on näinud palju vaeva, et hoone sulanduks keskkonda ja ei segaks veealuseid naabreid.

Hoone rohkem välisilme peaks ligi meelitama rannakarpe, mistõttu toimib Under tehisliku rifina. See aitab ümberkaudset vett puhastada ja ligi meelitada rohkem elustikku.

Kui oled väsinud ühtede ja samade restoranide küllastamisest, siis peaksid ehk sammud elamusrestorani seadma. Eriti nüüd, kus menüüsse on lisandumas uus veealune kogemus. ■



VOLVO KASUTATUD AUTODE MÜÜK NÜÜD INFO-AUTOS UUES KVALITEEDIS VOLVO SELEKT



Volvo Selekt on Volvo Cars'i kaubamärk, mille alt müüakse heas korras kasutatud Volvosid, millel vanust kuni 5 aastat ja mille läbisõit maksimaalselt 150 000 km.

Septembrikuus avas ostjatele ukse Volvo Selekt uuskasutusautode salong, mis asub Järvel Volvo esindussalongi kõrval.

Autod on hooldatud volitatud esindustes ja neile on paigaldatud ainult Volvo originaalvaruosad. Volvo Selekti autode hoolduse ajalugu on põhjalikult dokumenteeritud. Enne müükipanemist on iga Volvo läbinud täieliku, enam kui 100-punktilise kontrolli, mille käigus on kõik sõlmed, süsteemid ja varustus hoolikalt korrastatud või originaalvaruosadega asendatud. Autode tarkvara on kaasajastatud viimase saadaoleva versiooniga.

Iga Volvo Selektist uuskasutusse ostetud auto saab kaasa vähemalt aastase garantii koos üle-Euroopalise Volvo Assistance autoabi teenusega. Kliendil on ka 30-päevane/1500 kilomeetrine auto vahetusõigus.

Volvo Selekti kaubamärgi all tulevad müügile Volvo tehases personali kasutuses olnud ametisõidukid, liisingufirmadelt ja klientidelt tagasi ostetud autod ning Info-Autos demosõidukite ja asendusautodena kasutusel olnud Volvod.

“Kliendile, kes on otsustanud vähekasutatud Volvo kasuks ning kellele on tähtis kvaliteetne teenindus, mugav ostukeskkond ning ostutehinguga kaasnev meelerahu peaks nüüd Volvo Selekt olema esimene ja põhiline koht, kuhu Volvo-kaupa tegema tulla”, arvab Info-Auto tegevjuht Kaupo Katkosilt: “Volvo Selekti kliendid saavad eelise kasutada just neidsamu tooteid, pakkumisi ja teenusi, mis kaasnevad uue Volvo ostul.”

Volvo Selekt'i salong on avatud samadel aegadel kui kõrvalasuv esindussalong – äripäeviti kell 9-18, laupäeval kl. 9 – 15.



VOLVO SELEKT

Approved Used Cars

- vähemalt 12kuuline/20 000km garantii
 - 30-päevane/1500 km auto vahetusõigus
 - 12-kuuline Volvo Assistance autoabi
- volvocars.infoauto.ee/selekt





VALTER SOOSAAR

– MINU KOMPASS JUHIB TEGEMA ASJU,
MIS MIND RÕÕMSAKS TEEVAD

TEKST / FOTOD // GERLI RAMLER / SVEN TUPITS

37

PERSOON



XII noorte laulupeo “Mina jään” segakooride dirigent, ansambli Põhja Konn solist ja 2017. aasta saate “Su nägu kõlab tuttavalt” võitja Valter Soosalu on liialdamata musikaalne multitalent, kelle elu, töö ja hobi on seotud nootide, laulmise, muusikakirjutamise ja koorijuhtimisega.

Valter on pärit Tallinnast Kassisabast. “Vaatomata keskkonnas elamisele olid minu lapsepõlves olemas kõik toredad asjad alates lõhnast murulaugust, lilledest ja puudest-põõsastest kuni sõprade ning seiklusteni kohalikes hoovides,” meenutab ta. Lisaks mahtusid sinna poistekoor, klaveriõpingud Tallinna Muusikakeskkoolis ning osalemine lapsosatäitjana mitmes muusikalises.

Soosalude peres on kolm poega ja tütar. Poegadel on isa poolt pandud ehedad ajalooga nimed – Pärtel, Valter ja Harald. Muide, Harald ja Valteri nimed on samast sõnatüvest ja tähendavad väepealikku. Musikaalsed on nii vanemad kui ka vennad – isa lõpetas kõrgkooli muusika erialal, mängis erinevaid puhkpille ja töötas orkestris. “See oli vahva, sest orkestril oli laoruum ja seal sai isa poegadele pille laenutada. Kui ma olin 14, küsis isa, kas ma tahaksin endale trummikomplekti. Muidugi ma tahtsin!” Järgmisel päeval tassisid isa sõbrad trummid tuppa, aga trummimängust nakatus hoopis väikevend, kes täna Otsa koolis pop/jazz trummi erialal õpib. Vanem vend Pärtel töötab üritusturundusfirmas, korraldab sündmusi ning loomulikult on muusika osa ka tema tööst. Muide, peres naeretakse, et Pärtel on vanema vennana enda peale võtnud ka kõik lõõgid, mis sportides ja mängides on võimalik saada – alates sinikatest ja armidest kuni kipsis käeni. Valter ennast ekstreemistiks ei pea ja ekstreemaladest adrenaliini ei otsi.

Samas on ta enda sõnul ikkagi suhteliselt püsivalt loomuga, mis-

tõttu on vahel keeruline fookust paigale sättida. Hing ihkab tegeleda paljude asjadega, kuid mõistus ütleb, et täielik killustumine on halb, sest nii ei saa asjadele tõsiselt keskenduda. “Näiteks järgmisel aastal on jälle laulupidu tulemas. Mind võeti meeskonda ning annan endale aru, et tegemist on tohutu vastutusega – suurimaga, mis ühel koorijuhil olla saab! See on hiigelprotsess alates ettevalmistusest ja tööst iseenda ning lauljatega kuni lõpuakordideni välja. Nii suures masinavärgis tuhandete inimestega koos hingates saad aru, kui väike tegelikult oled. Laulupeo meeskonnas on isikliku ego jaoks vähe ruumi, siin peavad kõik teenima üht eesmärki ning sellepärast see nii võimas sündmus ongi.”

HEA OLEKS, KUI MUUSIKA EI MUUTU RUTIINIKS

Noorele muusikule omaselt on Valteril ka oma ansambel. Eestikeelset rokki viljelev Põhja Konn on tema sõnul meeldiv kooslus, kus inimesed ei sõlta bändist, vaid bänd sõltub neist. “Kui meil on idee ja sobiv hetk, siis tuleb kontsert. Kui ei ole, siis ei tule. Selline suhtumine on seni suurepäraselt mõjunud, sest nii ei muutu bänditegemine rutiiniks ja sunduseks.”

Muusika Põhja Konnale kirjutab enamasti bändi solist ja klahvpillimängija Valter, kuid ta lisab ruttu, et üksinda bändi ei tee ja sellist energiat ei koge. Kuigi meestel pole enam nii palju aega nagu ansambli algusaegadel koos istuda ja erinevaid muusikalisi katsetusi teha, vaid kohtutakse juba reaalsete ideede elluviimiseks, panustavad kõik tulemissse ühtmoodi südamest. Muidu head ja kauakestvat bändi ei tee.

“Väga võimas elamus oli neli aastat tagasi noorte koorijuhtide konkursi finaalis juhatada Eesti Rahvusmeeskoori.”

VALTER SOOSALU

“Olen nii kaua muusikat õppinud ja muusika sees olnud, et mu maitse on üsnagi välja kujunenud. Ja see võib kohati olla üsna kitsas. Neid asju, mida näiteks “näosaates” tegin, ei teeks ma päriselt laval kunagi,” tunnistab Valter. “Tahan keskenduda muusikale, mida tahaksin ise kuulata. Tahan luua väärtusi, mis on mulle endale olulised. Ja positiivne on see, et mida aeg edasi, seda enam selleks võimalusi avaneb.”

Üks põnev väljund Valteri jaoks on klassikalise laulu õppimine itaallasest maestro juures. “Muusikas on mul lemmikuid seinast seina ja erinevaist žanreist, kuid erilised lemmikud on itaalia klassikalised tenorid teise maailmasõja eelsest perioodist. Ühesõnaga selline muusika, mis tuleb krabisevalt vinüülplaadilt! Muusikas on minu jaoks oluline kvaliteet ja leidlikkus. See võib tähendada mitmekihilisi või üllatavaid harmooniaid, võib-olla veidi nihkes rütmikat. Tähtsaim on aga hingestatuse tase, kindel arusaam sellest, mida muusikat tehes on tahetud öelda,” kõneleb noormees.

Nii püüab ta ka ise muusika kirjutamist teha eesmärgiga. Sahtlisse Valter üldiselt ei kirjuta, sest ta ei tee asju, mida pole vaja teha. Samas on tal väike unistus muusika kirjutamisele rohkem aega ja tähelepanu pöörata, sest see toob tagasi vähemalt sama palju energiat, kui ta muusika kirjutamisse sisse paneb.



Leigo Järvemuusika – InSpe ja Põhja Konna laulud Estonian Cello Ensemble'iga

MIKS JUST KOORIJUHTIMINE?

Lasteaiast saati poistekooris laulnud Valter muigab: “Mul oli Hirvo Surva näol olemas eeskuju, kelle sarnane tahtsin olla ja kahetsema pole ma küll pidanud. Väga võimas elamus oli neli aastat tagasi noorte koorijuhtide konkursi finaalis juhatada Eesti Rahvusmeeskoori. See, kuidas professionaalsed lauljad jälgisid noori dirigente – selles rääkis uskumatu kogemus, mis lõi ideaalse sünergia!”

Ise Valter veel kellelegi tunde ei anna, sest vaatamata erinevatele muusikaalastele võitudele ja koolide lõpetamistele on tema meelest vaja kõigepealt endal õppida. Siiski on ta käidud workshopidel ja koolides oma mõtteid jagamas ning nendib, et talle meeldib tähelepanu keskpunktis olla.

Vabadel hetkedel naudib Valter diivanil lesides “akude laadimist”. “Mul ei ole sel-

liseid hobiseid, et igal talvel peab minema suusatama või vabal hetkel rullisutama. Hobi tekib siis, kui selle jaoks on vaba ruum. Minul seda ruumi hetkel pole – suurem osa reisidestki on seotud muusikaga. Augustikuudel olen viimastel aastatel käinud oma itaallasest õpetajaga Itaalias Firenze lähedal laulutundides ja kontserte andmas. See on tore puhkus, kuigi samal ajal tähendab ikkagi õppimist ja tööd.”

Muide, itaalia keelega saab Valter juba täitsa kenasti hakkama, öeldes, et itaalia keele õppimist alustada oli kuidagi väga lihtne, aga edasi on läinud keerulisemaks.

“Järgmisel aastal on laulupidu tulemas. Mind võeti meeskonda ning annan endale aru, et tegemist on tohutu vastutusega – suurimaga, mis ühel koorijuhil olla saab!”

VALTER SOOSALU





NIMI

Valter Soosalu

SÜNDINUD

23. aprillil 1992

HARIDUS

Tallinna Muusikakeskkool, Eesti Muusika- ja Teatriakadeemia bakalaureuseastme koorijuhtimise eriala

AMET

dirigent, laulja, ansambli Põhja Konn laulja ja klahvpillimängija

SAAVUTUSED

VI Eesti noorte koorijuhtide konkursi võitja (2014),
TV3 saate "Su nägu kõlab tuttavalt" võitja (2017)

“Mulle sobiv auto peab olema
ökonoomne ja ruumikas, et
mahutada pille ning bändi tehnikat.
Lisaks on tähtis turvalisus.”

AUTO ANNAB VABADUSE

Autojuhiload on Valteril olnud tänaseks neli aastat, aga tema esimeseks autoks on Info-Auto poolt tänavu kasutusse saadud Volvo XC40. Nüüd on ehk õige hetk märkida, et Valteri esimese auto unistuseks on olnud pikka aega hoopis vanakooli Volvo 240GL, kuigi seda tal veel ei ole. „Ma arvan, et mul ei ole seni autot olnud seepärast, et mul pole olnud selleks vajadust. Esimese hooga sõitsin uue Volvoga ikka kogu aeg, isegi siis, kui oli vaja väike teekond liikuda. Esimene eufooria on nüüd üle läinud, aga rõõm on jäänud ning tunnen, et auto annab mulle vabaduse. Minu teha on otsus, millal see vabadus võtta ja millal muutub autosõit takistuseks. Näiteks Tallinna südalinnas tipptunnil võib seda tihti juhtuda!”

Kuna Valteril pole varem oma autot olnud, polnud tal ka Volvole min-geid erilisi ootusi. Täna on ta targem ja teab, et temale sobiv auto peab olema ökonoomne ja ruumikas, et mahutada pille ning bändi tehnikat. Lisaks on tähtis turvalisus, mille puhul on küll enamasti kinni juhis, kuid hea, kui auto seda igati toetab.

“Tegin tegelikult load ära neli aastat tagasi üldse mitte mõttega, et ma tahan autot, vaid arvasin, et ühel hetkel võib see vajadus tekkida. Mul oli väheke vaba aega ja umbes 1,5 kuuga olid load käes – kiiresti tunnid, eksamid otsa ja pole see protsess nii raske midagi nagu räägitakse,” kõneleb Valter. “Ka Eesti liikluskultuur on üldiselt normaalne. Minu vaade on selline, et liikluses on oluline olla hoolikas ja ettenägelik: kui keegi teine teeb vea, paranda see võimalusel ise ja nii on lootus suurem, et kõik läheb hästi. See, kellel oli õigus, ei ole tähtis!”

LAVAL VABALT TUNDMINE NÕUAB TUGE VAT TÖÖD

Rääkides teatritükkidest ja kontsertidest tunnistab Valter, et mida aeg edasi, seda raskemini leiab huvi ja suurt elamust pakkuvaid sündmusi. “Teater on tegelikult huvitanud mind lapsest peale ja olen teatritöös ka ise näpuotsaga osalenud. On tõesti äärmiselt põnev jälgida kogenud näitlejate töö sisulist ja tehnilist külge. Muusikutest sõprade esinemisi käin muidugi ka meelsasti kuulamas.”

Pärast osalemist saates “Su nägu kõlab tuttavalt” on aga Valteri seisukoht, et ta ei taha, et teda jäädakse mäletama kui muljetavaldavalt pikka ja musklist meest. “Tom Jones oli lahe kogemus, aga endale pakkus rohkem Peeter Volkonski tegemine ning sõpradele meeldis, kuidas ma Uku Suvis-tet jäljendasin. Kui aus olla, nägin küllalt palju vaeva, et end laval vabalt tunda. Selleks tuli palju harjutada, sest mida rohkem panustad, seda kindlamalt end laval tunned ning seda parem on lõpptulemus,” räägib ta saate tagamaadest.

Valterile on omane hoida tööalaselt pidevalt mitut rauda korraga tules, kuid samas soovib ta enda sõnul juhendada pigem selle järgi, et teeb asju, mis teda tõeliselt rõõmsaks teevad. “See on minu kompass,” nendib ta. ■

Birgitta Festival – 14. august



Sweeney Todd – 2-17 juuni Vanemuise Teatris



Vaba Rahva Laul – 19. august Paides



Tuletorni kontsert – 28. juuli Rannapungerjal

VALTERI ESINEMISTE FOTOD: TANEL MEOS, MARI SAVIK,
RENE JAKOBSON, ARVO MEEKS, URMAS SAARD

TERVITA TALVE JÄIST HAARET

VOLVO TALVERATTAD

Kujuta ette inimeste ilmeid, kui jalutaksid keset talve mööda lumist tänavat sandaalides.
Või kui päevitaksid rannas suurte kummikutega. Kahtlemata kergitaksid paljud kulme.
Aga miks ei tekita sarnaseid reaktsioone autod, mille rehvid ei vasta absoluutselt aastajaale?

Meie ilm muutub üha enam ettearvamatuks. Seega, mis puutub talvesõitu, on väga oluline omada usaldusväärseid rehve. Aga millised rehvid tuleks valida, et saaksid oma Volvoga nautida turvalist sõitu käesoleval talvel?

TALVEREHVID VS AASTARINGSED REHVID

Ideaalses maailmas kasutaksime aastaringseid rehve. Need oleks loodud selliseks, et tulla toime kõikide ilmastikuoludega nii kesksuvel kui ka -talvel. Hetkel selliseid "kõikide aastaaegade" rehve ei eksisteeri. On olemas rehvid, mis asuvad kahtlasel positsioonil talve- ja suve- rehvide vahel, kuid pole kummagi puhuks adekvaatselt optimeeritud. Kokkuvõtvalt: aastaringseid rehve võib nimetada kompromissiks. Kas tahad minna kompromissile, kui asi puudutab sinu ja su kaasreisijate turvalisust?

TALVESÕIDUKS LOODUD

Kuid mis teeb talverehvidest talvesõiduks parema valiku kui aastaringseid rehvid? Talverehvid aitavad sul vajalikul hetkel säilitada teega õiget haaret ja kontakti. See on miski, mida aastaringsed rehvid ei suuda.

Kui temperatuur langeb alla 7° C, hakkavad suverehvid kaotama painduvust, mis vähendab nende haardevõimet. Ka aastaringsed rehvid muutuvad temperatuuri langedes vähem efektiivseks. Talverehvid on aga valmistatud spetsiaalsest kummisegust, mis aitab neil jääda pehmeks ja painduvaks. Isegi kui tee peal lund ei ole, aitab talverehv olulisel määral temperatuuri langedes haarduvust parandada.

Talviste tingimustele vastavalt on talverehvidel spetsiaalsed mustrid. Spetsiaalsete süvendite kaudu voolab lumi, lörts ja vesi rehvi alt välja, mis omakorda aitab oluliselt haarduvust parandada. Õhukesed sälgud võimaldavad kummil painduda. Nii on haarduvus jäisel pinnal parem – isegi, kui jää on veega kaetud.

TESTIME OMA REHVE VOLVO REHVID JÄISES PÕHJAS



REHVID: TALVE 

KIIRUS: 80 KM/H 

TEMPERATUUR: -6°C 

PIDURDUSTEEKOND: 55 MEETRIT 



REHVID: AASTARINGSED 

KIIRUS: 80 KM/H 

TEMPERATUUR: -6°C 

PIDURDUSTEEKOND: 73 MEETRIT 

KÕIK PEAB KOKKU SOBIMA

Kuid oluline pole vaid rehvide ja teekatte vaheline koosmõju, tähtis on ka rehvide koostöö autoga. Eelkõige pardaohutussüsteemidega.

Tänapäeval on Volvo autod varustatud erinevate pardaohutussüsteemidega nagu City Safety. Efektiivseks tööks toetuvad need süsteemid rehvide võimele säilitada teekattega pidev kontakt.

See oluline kokkupuutepunkt rehvi ja tee vahel on umbes peopesasuurune. Mida parem on selle ala haarduvus, seda efektiivsemalt suudab auto peatuda, keerata ja kiirendada. Volvo talverattad on välja töötatud ja testitud nii, et need toimiks kõikide Volvo autode tugisüsteemidega. Nii on talvine autosõit võimalikult ohutu ja mugav.

VALI REHVID VASTAVALT AASTAAJALE

Väliselt tundub, et aastaringsed rehvid on kõige mugavam ja kuluefektiivsem lahendus. Kuid meie soovitame kõikidel autojuhtidel investeerida kahte rehvikomplekti – üks suveks ja teine talveks. Mõtles sellest kui sandaalides käimisest suvel ja kummikutes ringiuitamisest lumisel talvel. Lihtne.

Loomulikult me ei arva, et peaksid meid lihtsalt pimesi usaldama. Tegime katse kolme identse Volvo V90 Cross Country mudeliga Jokkmokki linna jäärajal Põhja-Rootsis, et testida nende rehve. Panime ühele autole alla ilma naastudeta talverehvid, teisele suverehvid ning kolmandale aastaringsed rehvid. Seejärel saatsime nad kordamööda jäärajaale.

Et iga auto sai alla erinevad rehvid, alustasid nad 80 km/h kiiruse saavutamiseks erinevatelt kaugustelt, et siis ühes ja samas kohas pidurid põhja vajutada. Seejärel mõõtsime vahemaid, mis kulus kolmel autol täieliku peatumiseni. Millised olid tulemused? Noh, need kõnelevad enda eest...



REHVID: SUVE 

KIIRUS: 80 KM/H 

TEMPERATUUR: -6°C 

PIDURDUSTEEKOND: 125 MEEETRIT 

KÕIGE NOBEDAM VOLVO

TEKST / FOTOD // KAIDO SOORSK, WHATCAR.EE / VOLVO

Silma rõõmustav S60 keskendub enam sõidurõõmule kui ükski teine uus Volvo ja lisaks tegusale dünaamikale saab see kiita vaikselt töötava mugava vedrustuse eest.

44

VOLVO S60



Ü

hel ilusal päeval jõudis Volvo kraamimisega sahvriini ja leidis sealt lõviküpsiste purgi, mida ta pidas juba ammuilma kadunuks. Sest mille muuga saaks seletada söakust tulla linnamaasturite buumi kõrghetkel turule klassikalise sedaaniga ja sättida see turunišši, mida iseloomustab armutu konkurents. Lõviküpsistest ammutatud südikusele viitab ka tootja enda keelepruuk, mille kohaselt pole uus S60 mitte ainult sedaan, vaid lausa sportsedaan. Ja lisaks kõigele tuuakse see järgneva aasta jooksul turule kogunisti KAHE hübriidajamiga!

Vähemasti jõuallikate osas saab see tiitel ka auga välja kantud, sest uustulnuka mootorivalikust ei leia mõnda turdi õlipõletajat ega jõuetut "hernepüssi" isegi luubiga otsides. S60 on saadaval vaid ottomootoriga ning laetavate hübriididena, milles elektriajam toetab ottomootorit ja võimaldab soovi korral ka ainult elektritoitel veereda (ideaalis kuni 43 km). S60 on esimene suure lombi taga toodetud Volvo – veokitest mööda vaadates – ja kui tuliuus Charlestoni tehas tuleprooviga toime tuleb, siis on nende valmistada ka järgmine Volvo XC90.

KAKS AJAMIT JA VEOSKEEMI

Uustulnukate ühiseks nimetajaks on kaheliitrise töömahuga turbomootor, mida pakutakse kahes seades. Esiveolisteale pakutav T5 arendab 184 kW/250 hj @ 5500 p/min, nelikveolisteale saada olev T6 aga 228 kW/310 hj @ 5700 p/min. T5 kiirendab sedaani 100-ni 6,5 sekundiga ja selle keskmine kütusekulu jääb sõltuvalt jalavarjude mõõdust vahemikku 7,2-8,1 l/100 km, nelikveolise korral on need näitajad aga 5,6 s ning 8,0-8,9 l/100 km. Autode kohta, mille tühimag jääb sõltuvalt ajamist ja varustusest vahemikku 1680-2020 kg, on need korralikud tulemused, milles on oma roll ka liikurite põhivarustusse kuuluval kaheksakäigulisel automaatkäigukastil.

Hübriidajamite manu jõudes muutuvad näitajad veel paremaks, sest mudeli T8 Twin Engine AWD korral abistab ottomootorit 65 kW arendav elektriajam, mis saab energiat auto kardaanitunnelisse peidetud akuplokist (10,4 kWh). Viimast laetakse aeglustamisel kineetilist energiat muundades, kuid loomulikult saab seda teha ka juhul "seina" torgates. Elektrimootor ja kiirelt reageeriv mootorgeneraator võimaldavad lisaks täiselektrilisele sõidule kasutada veel kahte sõidurežiimi, millest esimese korral lülitatakse ottomootor väikeste koormuste korral kütusesäästuks välja ning teise puhul suunatakse kogu saadaolev ressurss ottomootori toetuseks.

**“Autos kombineeritakse uute
Volvode parimad omadused vormis,
mis teeb juhi õnnelikuks.”**

“Hübriidajami lisaboonuseks on sõidu sujuvus ja momendiküllus.”



KAS PÄRISELT?

Jah, tulemused on enam kui muljetavaldavad ning kipuvad vägisi mängumaale, mis oli veel üsna hiljuti vaid superautode eralõbu. T8 Twin Engine AWD arendab 288 kW/390 hj ning saavutab 100 km/h 4,9 sekundiga, ent säärase hübriidajamiga S60 on saadaval ka Polestari poolt puudutatuna, mis arendab 15 hj enam ning millest piisab, et jõuda kiiruseni 100 km/h napi 4,7 sekundiga. Ja kui sarnast dünaamikat pakkuvate võistlejate keskmine kütusekulu pendeldab enamasti kusagil teises kümnes, siis viimati nimetatud Volvol on selleks 2,1-2,5 l/100 km.

Lühemaid vahemaid annab sellise autoga katta pea tasuta, ehk pelgalt elektri najal ja hübriidrežiimis peaks “särts” ottomootorit nii palju toetama, et kütusekulust heietades hakkavad sõbrad teid luiskajaks pidama. Hübriidajami lisaboonuseks on veel sõidu sujuvus ja momendiküllus. Viimane silub need üksikud mõttepausid, mis kahekordsel ülelaadimisel – alates mootorist T6 kasutatakse jõuallikate “toitmiseks” nii mehaaniliselt kui ka väljalaskegaasidega käitatavat kompressorit – kahe silma vahele jäävad. Hiljem tuuakse turule ka T6-mootoriga hübriidajam, kuid selle kohta arvulised näitajad hetkel veel puuduvad.

AJAM MÄÄRAB ISELOOMU

Kas S60 on klassi parimatega võrreldav? Jah ja ei, sest Volvo keskendub mugavusele enam, kui seda teevad bensiinisõitlaste unenägudes üles astuvad tagaveolised plakatikangelased. S60 on ehitatud esiveolisele platvormile ning auto iseloomu ei muuda ka nelikvedu, sest elektrimootorite vahendusel saavad sellise isendi tagarattad vähem momenti kui esimesed. Ent teisalt on see erinevus märgatav vaid edasijõudnutele. Kõrvalteedel hülates on S60 kaasahaarav sõiduriist – eriti juhul, kui teie auto mudelinimes sisaldub fraas Polestar Engineered –, millel täpne roolisüsteem ja ohtralt haardevõimet isegi tavavedrustuse korral.

Lisavarustusena on saadaval veel õhkvedrustus ja juhitavad amortisaatorid, ent proovisõidu järgi otsustades on need tarbetud, sest Kalifornia eba-

tasasel asfaldil sai ka tavalahendus hästi hakkama. 20-tolliste ratastega S60 Polestar Engineered jättis seal tänu suuremale massile pehmema ja mugavama mulje kui 19-tolliste jalavarjudega S60 T6 AWD, mis näis kergem ja innukam, olles madalatel kiirustel ka tuntuvalt jäigem. Ebatasasuste silumisega said mõlema versiooni vedrustused hästi hakkama, töötades vaikselt isegi löökaudes. Tallinna tänavate üle kaebajatel tasuks korra külastada Los Angelese kõrvalulitsaid (ma tahaks loota, et linnaisad ei näe seda lugu).

AGA KUIDAS MEELDIS ROOLI TAGA?

Hästi. “Ess-kuuekümnene” roolisüsteem on täpne ja Dynamic-sõidurežiimis hea vastusurvega, et saada hakkama tegusa kurvineelamisega. Hübriidajamiga auto kiirustundlik roolivõimendus muutus kiirteel küll liialt kergeks, aga “tee-kuues” ma midagi taolist ei täheldanud. Kuival asfaldil on S60 üle pingutades turvaliselt ja etteimatavalt alajuhitav – mida saab hõlpsalt pidurite vahendusel arstida – kuid tänu heale kaalujaotusele ei ilmne see niisama lihtsalt. Lisaks on hübriidajamiga isend tähelepanuväärselt vaikne, olles interjööri mürataseme osas kindlasti klassi parimate seas.

Kiita saab ka valgusküllane sõitjateruum, millest avaneb tänu õhukestele A-piilaritele ette ja külgedele hea väljavaade. Auto mõõdud on samuti hästi hoomatavad. Esireas jagub ruumi suurekasvulistele ja mina mahtusin enda keskmise kasvu järgi seadistatud esiistme taha teise ritta niiviisi, et põlvede ette ja pea kohale jäi paari sentimeetri jagu varugi. Mugavuse osas saab Volvo esiistmetele vastu vaid Bentley ning teises reas pakub S60 enam jalaruumi kui selle tagaveolised konkurendid. Auto pakiruumi maht sõltub aga selle põhja kõrgust määrava täismõõdus varuratta olemasolust, kõikides sellest olenevalt vahemikus 392-442 liitrit, mis on võistlejatega võrreldav.

KOLM EKRAANI

Sõltuvalt varustusest on juhi ees digitaalne 8,0- või 12,3-tollise diagonaaliga ekraan, mille kujundus sõltub kasutatavast sõidurežiimist. Meelelahutuse ja navigatsiooniga seonduva eest hoolitseb infolustisüsteem Sensus, mille

keskmeks on armatuurlauda püsti-formaadis istutatud puutetundlik 9-tollise diagonaaliga ekraan. Tuuleklaasinäidiku olemasolu annab teile kolmandagi ekraani, sest oluline info kuvatakse sellisel juhul tee kohale esiklaasile. Nimetatud "tüki" puudumisel esitatakse sõiduga seotud info näidikupaneelil, nii et kui põhiseaded paigas, ei pea sohver pilku teelt eemale pöörama.

"Sinihammas" kuulub kõigi autode põhivarustusse ja otse loomulikult valdab Sensus ka Apple CarPlay ning Android Auto murrakut. Sensus on hetkel üks parimaid nutiformaatidega ühilduvaid kasutajaliideseid ja lisaks nutitelefonile annab sellega suhelda veel nutikella vahendusel. Viimaste abil saab määrata auto asukohta, kontrollida uste-akende suletust, autot eelnevalt soojenema panna, kontrollida hübriidajami aku laetuse astet ning ühildada Sensuse nutiseadme kalendri ja kontaktidega. Laiendatud navigatsioonipaketi korral tunnevad autod ka häälkäsklusi ja lisaks on Sensus abiks veel parkimispaikade, tanklate ja muu seesuguse otsinguil.

STIILNE JA TURVALINE

Selles autos kombineeritakse uute Volvode parimad omadused vormis, mis teeb juhi õnnelikuks. Enne auto esitlust Beverly Hillsist läbi veeredes hoidsin Dodge rendibussi aknad igaks juhuks üleval, sest ristmikul peatudes oleks võinud mõnest hoovist lennata autosse musta pesu nutsak, et "säh Manuel, kui sa siin juba oled, siis käi ka keemilises ära". S60 roolis seda muret ei ole, sest sedaani sale siluett ja päevatulede ere valgus viitavad, et tegu pole päris kindlasti majapidaja sõiduriistaga. Uustulnuka välis- ja sisekujundus jätab peensusteni läbi töötatud mulje ja on seda ka kerepaneelide all, sest näiteks auto ustel oleva nõgusa "sisselõike" tõttu – mis annab tervele küljele saledama ja sportlikuma ilme – tuli inseneridel nihutada tagauste hinged uutesse asukohtadesse, mis võrdub autotootja jaoks täiendava kuluga. Ent Volvo võttis selle kanda ning tulemus on seda ka väärt.

Autodele lisavarustusena pakutav Pilot Assist teeb suure sammu edasi autonoomse sõidu suunas, sest lisaks sellele, et süsteem suudab hoida autot sõiduraja keskel endisest osavamalt, suudab see "patsiendi" õige joone peale tagasi juhatada ka vastassuunda või teepervele kaldumise korral (süsteem töötab kiiruseni 130 km/h). Autode põhivarustusse kuuluv ohutuspakett City Safety sisaldab automaatset avariiennetust, mis oskab vältida laupkokkupõrget ning tunneb lisaks sõidukitele ära ka jalakäijad ja jalgratturid. Linnast väljaspool reageerib see ka suurematele metsloomadele, et vähendada kiirust enne võimalikku kontakti, kui juht mingil põhjusel ohule ei reageeri. ■



VOLVO S60 T6 AWD R-DESIGN

Baashind: pole veel teada.

Mootor: R4, otto

Võimsus: 228 kW/310 hj @ 5700 p/min.

Pöördemoment: 400 Nm @ 2200-5100 p/min.

Aeg 0–100 km/h: 5,6 s.

Tippkiirus: 250 km/h.

Kütusekulu: keskmiselt 8,0-8,9 l/100 km (WLTP).

CO₂ pääst: 182-204 g/km (WLPP).

Pikkus/laius/kõrgus: 4761/1850/1431 mm.

Telgede vahe: 2872 mm.

Pakiruumi maht: 392-442 liitrit (sõltuvalt varurattast).

Tühimass: 1680-2020 kg.

Kliirens: 142 mm.

Kütusepaagi maht: 60 l.

Rehvimõõt: prooviautol 235/40 R19.



KELLEL ON AEGA

TALVEUNEKS?

TALVESÖIT VOLVO MOODI



NR.
01

OLULINE ON ETTEVALMISTUS VOLVO SERVICE 2.0

Talvise sõidu puhul on kõige olulisem ettevalmistus. Kuid ära muretse, kui tähelepanu või muutmist vajavate asjade nimekiri tundub liiga pikk. Külaskäik kohalikku Volvo töökotta lahendab kõik mured. Volvo Service 2.0 näeb ette koolitatud eksperdid, kes kontrollivad üle su auto olulisemad süsteemid nagu aku, pidurisüsteem, klaasipuhastajad, tuled ja vedelikud – kõik, mis aitab sul talve oma Volvoga nautida. Ja kui midagi on vaja parandada või välja vahetada – alates tuuleklaasist kuni klaasipuhastajateni – kasutavad meie eksperdid ainult Volvo originaalvaruosi.

NR.
02

SELGE NÄHTAVUS TUULEKLAASID JA KLAASIPUHASTAJAD

Selge nähtavus teele on oluline igal aastaajal, kuid eriti tähtis talvel. Lumi ja jää võivad vaadet varjata, liiv aga tekitada pragusid, kraapsusid ja hõõrdumisi kõige ebasobivamatel hetkedel. Veendu, et su tuuleklaasil puuduvad kahjustused, mis võivad vaadet varjata või päikesepeegeldusega silmi pimestada. Kohalikus Volvo töökojas võid lasta tuuleklaasi parandada. Võid kindel olla, et seal järgitakse parandamisel Volvo Carsi kõrgeid ohutusstandardeid või vahetatakse see välja Volvo originaaltuuleklaasi vastu, mis ei riku su auto pardaohutussüsteeme. Samuti soovime kord aastas vahetada klaasipuhastajaid.

NR.
03

PÜSI ÕIGEL TEEL KAARDIUUENDUSED

Selgest nähtavusest pole palju tolku, kui sa ei tea, kuhu tee sind viib. Parim viis sel talvel õigel teel püsida on uuendada oma auto navigatsioonisüsteemi kaart uusimale versioonile. Kui su Volvol on Sensus Navigation, siis saad kaardiuuendusi ise tasuta alla laadida. Ka kohalik Volvo töökoda võib aidata sul uuendusi paigaldada näiteks autohoolduse ajal. Kasulikku lisainfot oma automudeli kaardiuuenduste kohta leiad Volvo Carsi tugilehelt. Mida teha siis, kui su autol on vanem navigatsioonisüsteem? Pole põhjust, miks seda ei saaks siiski ajakohasena hoida. Selleks võta ühendust Info-Auto Volvo autosalongiga, kust saad abi ja teavet, kuidas pääseda ligi oma auto navigatsioonisüsteemi uusimatele kaardiuuendustele ning kuidas neid paigaldada.

NR.
04

HOIA ÜHENDUST VOLVO ON CALL

Kui auto navigatsioonisüsteem aitab sul püsida õigel teel, siis Volvo On Call ja selle nutirakendus aitavad hoida ühendust ja juhtida teatud auto funktsioone – näiteks saata oma sihtkoha teave auto navigatsioonisüsteemi ja lülitada sisse eelsoojendus. Kõik on lihtsalt ühe nupuvajutuse kaugusel. Volvo On Calli ja selle nutirakenduse hüvede kohta loe leheküljelt 28.

NR.
05

EKSPERTIDE VALITUD VOLVO TALVERATTAD

Nagu eelnevalt öeldud, on talvesõidu puhul väga oluline ettevalmistus. Rehvivahetusega ära oota esimese lumeni. Kui temperatuur langeb alla 7° C, on aeg alla panna talverehvid. Aitame sinu autole valida sobivad talverehvid. Kasutades oma teadmisi, kindlustame, et su Volvole saaksid lisaks õigetele rehvidele alla ka parimad veljed, et ohutust ja auto jõudlust isegi kõige ekstreemsemate talviste olude korral paremaks muuta.

NR.
06

REHVID VAJAVAD PUHKUST? VOLVO REHVIHOTELL

Kui tunned pärast rehvivahetust, et ei jaks rehvidega enam tegeleda, võid need jätta Info-Autosse Volvo rehvihotelli. Pakume sulle rehvide hoiustamiseks turvalise koha. Vahetame ja puhastame rattad, viime läbi põhjaliku rehviseisundi kontrolli ja näiteks pakume võimalust ka rattaid tasakaalustada. Vahet pole, kas jätad meile oma suve- või talverehvid, meie tagame, et nad oleksid vajalikuks hetkeks korralikult puhanud ja valmis tagasi teele minema.

Nagu näha, polegi nii keeruline oma Volvo talveks valmis seada. Imelistest talvesõitudest lahutab sind kõigest kuus sammu. Küsimus on lihtsalt ettevalmistumises – rege rauta suvel, vankrit talvel.



MOEDISAINER LILLI JAHILO:

ELUS PEAB KÕIK ILUS OLEMA!

TEKST / FOTOD // GERLI RAMLER / SANDRA PALM

Moekunstnik Lilli Jahilo 2019. aasta suvekolleksioon The Heat Wave on just nõelasilmast tulnud: äsja esitleti seda Pariisi moenädalal ning novembris tuli kolleksioon müüki ühes olulisimas luksustoodete veebikaubamajas Moda Operandi. Uurisime Lillilt, kuidas sündis uus, Setu meeste rahvarõivastest inspireeritud kolleksioon ning millised uued tuuled tema elus hetkel puhuvad.

Kollektsiooni loomisloogu on omapärane – see sai oma algtooke eelmisel aastal Setu meeste rahvariietest. “Talvel kutsus mu disainerist kolleeg ja sõbranna oma uurimustöö jaoks mind seltsiks kaasa Setumaale sealse pärimuskultuuriga tutvuma. Panin siis oma Volvole hääled sisse ja olin valmis lõõgastavaks nädalavahetuseks eemal linnakärast,” meenutab Lilli, tõdedes, et etno teema pole teda üldiselt disaini mõttes eriti sütitanud ja Eesti rahvariietega oleme ju kõik niikuinii tuttavad. “Aga mingi maagia mind seal lumiste metsade vahel Obinitsa muuseumis tabas! Setu meeste kuued võlusid mind täielikult. Nii sai sellest kollektsiooni alguspunkt.”

Üheks esimeseks tooteks saigi musta revääriga hele naiste jakk, mida nii kimonoks kui *abayaks* võib pidada. Sealt edasi kandusid need elemendid juba kleitidele. Revääri serval olev ehispaeltest aplikatsioon on suuredades lainekujuline, mistõttu jookseb see element punase niidina läbi kollektsiooni.

“Minu brändi põhitoode on kleit ja nii on see ka peamiselt kollektsioonis esindatud. Oleme ideaalse kleidi tegemise oskust viimistlenud aastaid ning meie soov ongi luua maailma kõige ilusamaid kleite. Ilu mõistet lahti mõtestades peegeldab see parimat istuvust, mida toetab läbimõeldud disain ja tehnoloogia ning hoolikalt valitud kangad. Kõik meie tooted luuakse käsitööna, hoole ja armastusega Eesti parimate rätsepate käe all, meie moemajas Kalamaja südames,” räägib Lilli.

Lilli Jahilo kleitide kandjad ütlevad, et just see tunne, mida saab neid kleite kandes, on kõige olulisem. Ja seda tuleb juba ise kogeda! Põhimõte on, et igasuguse figuuriga naine peaks Lilli Jahilo kollektsioonidest endale sobiva kleidi leidma. Kollektsoonis on esindatud nii argisemad kui pidulikumat kleidid ning esmakordselt on valikus ka linsed ning puuvillased mudelid, valmistudes uueks suviseks kuumalaineks.

PEA ON MÕTTEID TÄIS JA IDEEDEST PUUDUST EI TULE

Kõige enam on Lillile oma loomingust läinud korda need projektid ja kollektsioonid, kus ta saab oma valikutes vaba olla. Näiteks nautis ta väga eelmisi Volvo Art Collectioni nimelisi kollektsioone, mis said alguse Volvo V40 kerele kujunduse loomisest. “See oli ülipõnev ja loominguliselt äärmiselt nauditav protsess, kus sain töötada väga erinevate meediumitega. Niisamuti on uue kollektsiooni loomine olnud mõnusa fluidumiga tegutsemine, kus konkreetne siht silme ees. Õnneks on pea kogu aeg mõtteid täis ja ideedest puudust ei tule!”

Oma kollektsioonide arvu Lilli täpselt ei teagi, järg on ammu käest läinud. Ta meenutab, et hakkas teadlikult moeloomega



FOTO: SASCHA MURUMA

Moedisainer Lilli Jahilo Kuldnoelaga

lõpuks äri nagu iga teinegi – võistlemine maailma suurimate moekonglomeraatidega globaalsel turul.

“Õnneks on internet ja sotsiaalmeedia demokratiseerinud ka moemaailma, andes võimaluse olla nähtav ja pildis ka väiksematele iseseisvatele brändidele. Hästi põnevad on olnud valdkonnaülesed disainiprojektid – olen loonud tooteid ooperifestivalile ja kosmeetikabrändile ning tegelenud brändinguga üldisemalt,” kõneleb naine, kelle ettevõtte tähistab eeloleval talvel üheksandat sünnipäeva. “On olnud põnev sõit – nagu Ameerika mägedel! Kõik, mida oleme seni saavutanud ja kuhu jõudnud, on olnud võimalik vaid tänu suurepärasele meeskonnale – minu äripartner Tene Kipp, kellega koos alustasime, üliproff tootmistiim, esindaja Dubais ja *online-manager* Torontos, inspireerivad koostööpartnerid ning ägedad kliendid.”

Kuigi uudiseid vaadates see alati nii ei tundu, on Eestis Lilli meelest ülipalju lähedaid inimesi ja ärgas vaib. “Endast rääkides on põnevad meie arengud eksporditurgude suunal. Ootamatult on saanud Rootsist meie suurim välisurg. Rootslased on altid ostlema veebipoest ning neile meeldib brändi minimalistlik ent naiselik joon. Aasta tagasi avastas Roots edukaim ärinaine Isabella Löwengrip meie brändi ja pärast seda, kui ta esimest korda LJ kleiti kandis, oleme järjepidevalt rootslaste huviorbiidis!”

Ka koostöö eespool mainitud veebikaubamaja Moda Operandiga on Lilli jaoks väga oluline: nende New Yorgis baseeruv meeskond on meie moekunstniku tegemistel hoidnud silma peal aastaid ning koostöö on Lilli ühe suure unistuse täitumine.

Kunstiloomingut jätkub ka Lilli igapäevaellu. Nagu teame, meeldib talle autoga liiklemise kõrval väga ka jalgrattaga sõitmine. Tema punane Anton on Lillit juba 18 aastat truult teeninud ning Lilli pole selle eest talle tänu võlgu jäänud: sel suvel lisandus rattakorvi servale lopsakas roosivanik. “Elus peab kõik ilus olema!” tõdeb positiivne Lilli. ■



HEA VÄLJANÄGEMISE LIHTNE KUNST

XC40 VARUSTUSPAKETT

Me kõik hindame autode puhul erinevaid asju. Mõnele meist on oluline jõudlus, teistele mugavus või uusim tehnoloogia. Kuid küllap võime me kõik nõustuda, et auto peab hea välja nägema. See võib kõlada lihtsustusena, kuid vastab tõele. Kui me disainisime Volvo XC40-t, siis lisasime sinna suurel hulgal nutikaid panipaigalahendusi ja tehnoloogiat, kuid ka kõike seda, mida on vaja massist eristumiseks. Käesoleva XC40 varustuspaketiga on hea väljanägemine veelgi lihtsam.





UKSELIISTUD

Alumised ukseliistud sisaldavad roostevabast terasest detaile. Need aitavad rõhutada auto maasturlikku karakterit ning sulatavad kogu välisilme paremini tervikuks.



PÕHJAKAITSEPLAADID

Eesmine pealesõidukaitse plaat rõhutab auto võimast välimust. Kui lisada ka tagumine pealesõidukaitse plaat, tuleb rohkem esile auto dünaamiline ja robustne karakter. Mõlemad kujunduselemendid sisaldavad roostevabast terasest detaile.



KATUSESPOILER

See aerodünaamiline kerevärvi spoiler rõhutab auto sportlikku loomust. Sellesse on integreeritud ka pidurituli.

21-TOLLISED 5 KOLMIKKODARAGA

BLACK DIAMOND VALUVELJED

Kirsiks tordile võid valida suured 21-tollised 5 kolmikkodaraga valuväljed silmapaistva Black Diamond Cut disainiga.

MODERNSED KLASSIKUD

VOLVO CARSI ELUSTIILI KOLLEKTSIOON

Volvo Carsi elustiili kollektsioonide loomisel keskendume disainile, kvaliteedile ja materjalidele samaväärselt autodega. Tulemuseks on esemed, mida kõik tahaksid omada – alates luksuslikest talverõivastest tipptasemel helitarvikuteni.

Paljude asjade loomisel oleme teinud koostööd, et tuua sinuni näiteks Bowers & Wilkinsi mürasummutavad kõrvaklapid, Orreforsi peen kristall ja käsitööna valmistatud nahkkotid ning aksessuaarid Sandqvistilt.



1. MEESTE T-SÄRK P1800 BAMBOO (S-XXL) 35 € 2. KÕRVAKLAPID BOWERS & WILKINS PX 590 € 3. VÕTMEHOIDJA NAHAST RIHMAGA ,18CM 20 €
4. SALL 100% LAMBAVILLAST, 170CM X 50CM 95 € 5. TERMOSTOPS STELTON TO GO CLICK, 340ML 75 €

collection.volvocars.com



RAYTH

PREMIUM CAR WASH & DETAILING CENTER

Maksimaalne tähelepanu igale detailile. Pakume kõrgetasemelisi teenuseid, kasutades uusimat tehnoloogiat ja seadmeid, mis võimaldavad säilitada Teie sõiduki läike ja sära pikaks ajaks. Kattes oma sõiduki ainulaadse vedelklaasi baasil valmistatud kaitsevahendiga HIKARI Diamond, võite olla kindlad, et tulemused ning kordumatu peegelläige kestavad kuni 5 aastat.

Meie teenuste hulka kuuluvad näiteks mootori keemiline pesu, klaaside töötlemine, alusvankri keemiline pesu ja kaitse, poleerimine, veljekaitse ning palju muud.

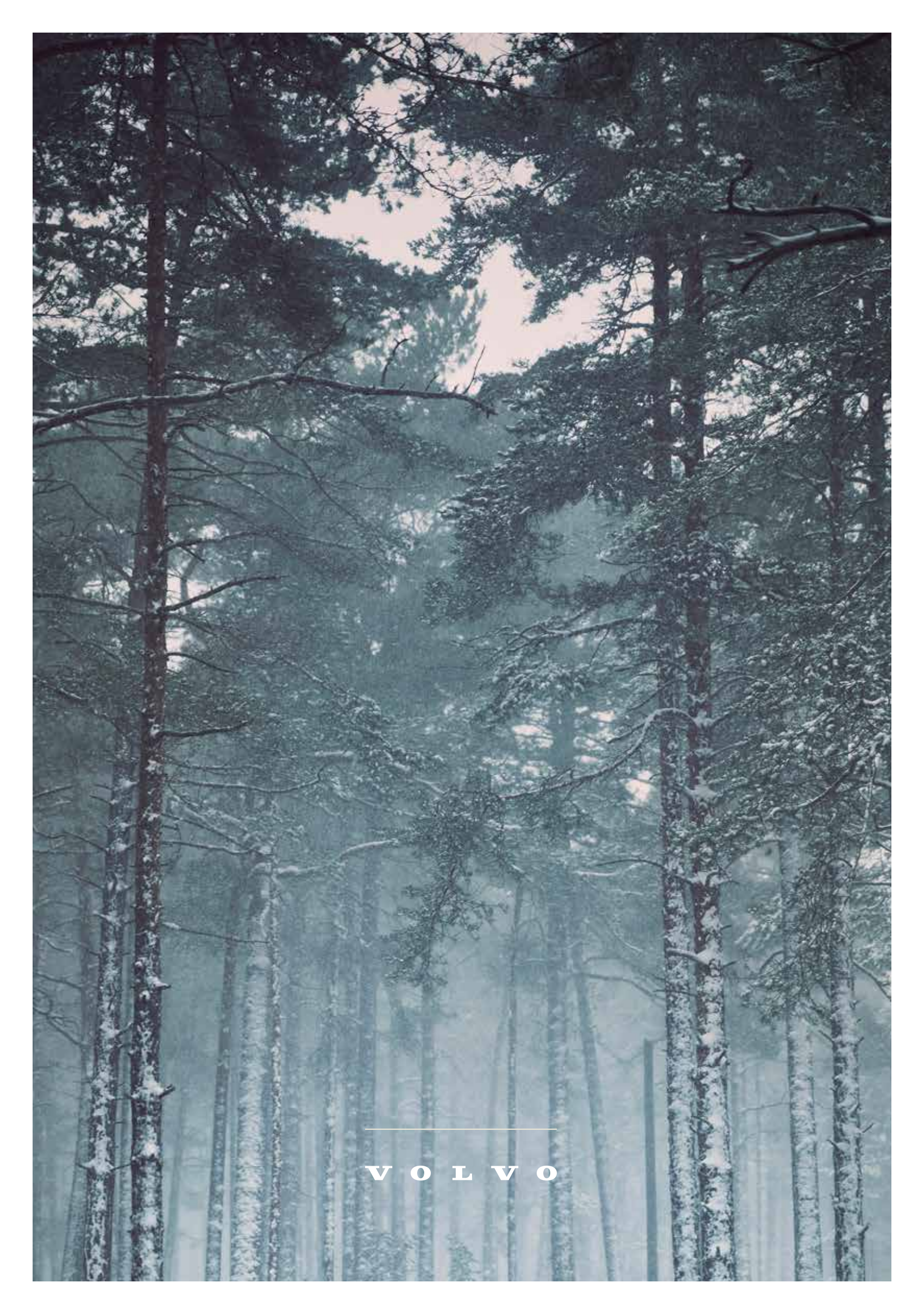


Bensiini 3
Kadrioru Ärikeskus Autoparkla
Tel. +372 7720090
Tel. +372 57877660

Poordi 3
Promenaadi Maja Autoparkla
Tel. +372 7720060
Tel. +372 57877060

E-P 9:00-21:00
www.rayth.ee info@rayth.ee
facebook.com/RaythDetailing



A vertical photograph of a dense forest in winter. Tall, slender evergreen trees are covered in a light layer of snow. The ground and lower branches are also blanketed in white. The atmosphere is misty and ethereal, with soft light filtering through the canopy. The overall color palette is muted, consisting of various shades of blue, green, and white.

V O L V O