



ESIMENE TÄISTABAMUS

Euroopas valitakse aasta autot alates 1964. aastast ning selle enam kui poole sajandi kestel polnud ükski Volvo selle tiitlini küündinud – kuni XC40 sellega tänavu hakkama sai.

TÖNU OJALA FOTOD: TÖNU OJALA

Volvo nn XC-seeria mudelite rivi kasvas kolmeliikmeliseks, kui kaks aastat tagasi Eestisse jõudnud XC90-le ja mullu suvel esitletud XC60-le lisandus kompaktna XC40.

Volvo 40-seerial on enam kui 20 aastat pikk ajalugu, ent uustulnukat ühendab oma eelkäijatega vaid nimi. Ja kuigi nii nime kui välimuse poolest Volvo mis

+ Kahevärviline kujundus on tänapäeva kompaktaasturitel sama hästi kui kohustuslik. XC40 puhul on see siiski lisavarustuse nimekirjas – nagu ka konkreetse auto 19tolline veljemoot.

Volvo – ehkki tunduvalt edevamas võtmes – paistab XC40 kõigi teiste seda marki autode seas silma. Senised lähiajaloo Volvod ongi ehitatud vaid Volvodeks, ent XC40 on esimene mudelireas, mis põhineb uuel modulaarsel platvormil CMA ehk *Compact Modular Architecture*, mis mõeldud kogu kontserni autode tarbeks. Ja mäletatavasti tähendab see kogu kontserni Volvo puhul alates 2010. aastast Hiina autotootjat Geely, mis tähendab, et Volvodele hakatakse seda platvormi kasutama Volvo ja Geely ühisel välja arendataval uuel automargil Lynk & Co ehk siis sama tehnika peab erinevalt pakendatuna läbi lööma terves maailmas.

VÄIKEMAASTURID ON tänase auto maailma kuumad tegijad ning XC40-l on rivaale küllaga, rääkigem me siis Audi Q3-st, BMW X1-st, Jaguar E-Pace'st, Range Rover Evoque'st või Mercedes-Benz GLA-st – aga miks mitte ka Volkswagen Tiguanist või eriti Peugeot 3008-st, mille mudelivaliku ülemine ots oma hinnaklassilt juba odavamate XC40-tega võrdluse välja kannatab.

KUNA VOLVO jaoks on tegemist päris uue autoklassiga, on siin disaineriitele antud vabamad käed ja mingist vähendatud XC60-st või XC90-st siin juttu ei ole. 90- ja 60-seeria Volvodelt



↑ 4,4 m pikkuse auto kohta on XC40 tagaistmel üllatavalt palju jalaruumi.

↻ 460 liitrine pakiruum on oma klassi kohta igati mahukas – arvestades et suurem veli XC60 mahutab 505 liitrit ehk mitte väga palju enam.

↓ Kuniks uue 1,5liitrise kolmesilindrilise mootori tulekuni leiab XC40 kapoti alt 2liitrise neljasilindrilise jõuallika – seda valemist järgivad nii bensiini- kui diiselmootorid.

DISAINERITELE ON ANTUD VABAMAD KÄED JA MINGIST VÄHENDATUD XC60-ST VÕI XC90-ST UUE XC40 PUHUL JUTTU KÜLL EI OLE.

on küll üle võetud esi- ja tagatule kuju, ent auto enese kujustus on palju julgem.

EHKKI NUMBRI poolest justkui „väike Volvo“, ei kajastu see samaväärselt auto sisemuses. Esimene istmerida on



viidud nii ette kui võimalik ning tuuleklaas asub esiistmetel viibijatele harjumatu lähedal – tänu sellele on aga tagaistmel jalaruumi võrreldavalt klass suuremate autodega. XC40 suhteline väiksus lööb välja vaid sõites, sest lühike telgede vahe paneb auto paratamatult aeg-ajalt hüplema.

Alates Momentum-varustustasemest pakutakse ka sõidurežiimide valikut ning režiimide seas on ka Sport. Päris sõnasõnalt seda võtta ei tasu – mootori pöörded lastakse küll kõrgemaks ja auto muutub tsipa erksamaks, aga kes see linna- maasturiga ikka sporti teha tahab! Ka käiguvahtus ei ole sportlike killast, kippudes vahetevahel jokitama, aga nii hull asi ei olnud, et käsitsi käike vahetama kippu- nuks – ehkki selline võimalus olemas on.

KUI ÜLDISELT on XC40 salongikujundus samas võtmes oma suuremate sõsaratega, siis väikeseid erinevusi lihtsustamise suunas siiski on. Volvodele omaselt saab ka XC40-l valida sõidurežiime, kuid nende valimine ei käi enam istmete vahel rullikust vaid keskkonsoolile kolinud tavalisest nupust. Ja 60- ning 90-seerialt tuttav isemoodi auto käivitamine – suurematel Volvodel on selleks sellesama rulliku kõrval spetsiaalne kristalli meenutav lüliti – ka seda siin ei kohta ja mootor läheb käima täiesti tavalise nupuvajutuse peale.

MOOTORITE OSAS on Volvoga lihtne, sest juba mitu aastat tunnistab Volvo vaid kaheliitrise neljasilindrilisi jõuallikaid. Eialgu on 4,4 m pikkune XC40 saadaval diisel- (D4) või neljasilindrilise Drive-E bensiinimootoriga (T5) ja vaid nelikveolisena. Edaspidi täieneb valik esirattaveoga mudelitega ning tulemas on ka lahjemad mootorid. Seejuures saab XC40-st ka esimene Volvo mudel, millel on Volvo uus 1,5liitrine kolmesilindriline mootor.

EDASPIDI ON oodata ka pistikümbriidi ning kuuldavasti ka elektriautot – aga see on juba tulevikuteema. Kuna aga Lynk & Co O1 keres on hübriidi juba esitletud, on igati loogiline, et seesama kombinatsioon 1,5liitrise bensiinimootorist, 50 kW elektrimootorist ja 10 kWh akust ka XC40-l koha leiaks.

SENISED XC-MUDELID moodustavad Volvo kogumüügist maailmas umbes poole, XC40 lisandumine viib kaalu-kausi selgelt tavaautodelt SUVide poole. 30-45 tuhande eurosed hinnakäärid pole just kommiraha (rääkimata tippvarustuses 53 000 eurot maksnud proovisõiduautost), kuid Volvo positsiooni automarkide hierarhias arvestades siiski täiesti õiges kohas. **TAM**