

MANO „VOLVO“ ŽURNALAS

2018/2019

WINTER



NAUJASIS GARO AMŽIUS

Susipažinkite su Suomijos saunų kultūrai naują gyvenimą suteikiančiais architektais

ELEKTRINĖS SVAJOS

„Volvo Cars“ ir kelias į elektrifikavimą

NAUJAS KVARTALO VAIKIS

Apsilankysime naujoje „Volvo Cars“ gamykloje Čarlstone, JAV

Sostena Vilnius

Ukmergės g. 280
Tel. (8-5) 2490 890
info@sostena.lt

Sostena Kaunas

Savanorių pr. 443A
Tel. (8-37) 490 443
kaunas@sostena.lt

Sostena Klaipėda

Šilutės pl. 32
Tel. (8-46) 342 610
klaipeda@sostena.lt

Sostena Šiauliai

Karaliaučiaus g. 35
Tel. (8-41) 418 232
siauliai@sostena.lt





PASIKRAUKITE ENERGIJOS

VINTER 2018/2019

5

SMALSUSIS ŠVEDAS

„AVANTO ARCHITECTS“ IR NAUJASIS GARO AMŽIUS

Mūsų dienomis pasikrauti naudojame elektros energiją. Tačiau Suomijoje atsigręžiama ir į pamėgtą tradiciją. Nuvykome į Helsinkį susipažinti su naujam gyvenimui Suomijos saunų kultūrą prikeliančiais architektais ir pasikalbėti, kaip jų projektai gali padėti žmonėms džiaugtis gerėsiu gyvenimo būdu.

20

UŽ „VOLVO CARS“ SLYPINTYS AISTRINGI ŽMONĖS KELIAS Į ELEKTRIFIKAVIMĄ

„Volvo Cars“ 2017 m. paskelbė būsimą elektrifikavimo strategiją, tapusią automobilių pramonės lūžio tašku. Tai taip pat žymi didžiulį šuolį pirmyn kelionėje, į kurią „Volvo Cars“ leidosi daugiau kaip prieš 40 metų. Tai „Volvo Cars“ ir kelio į elektrifikavimą istorija.

30

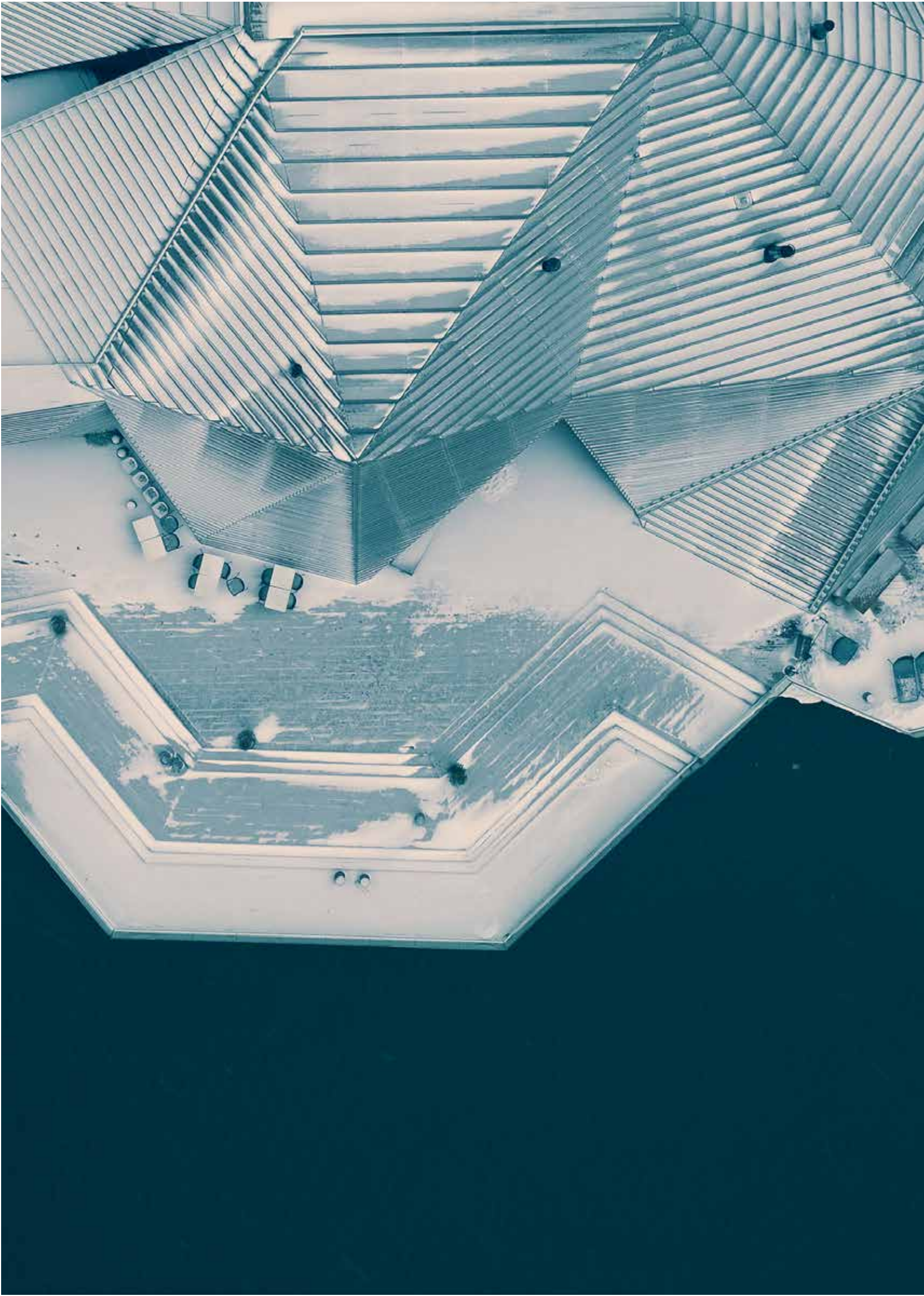
PASAKOJIMAS ĮVEIKTI ATLANTĄ

„Volvo Cars“ neseniai atidarė naują gamyklą Čarlstone, Pietų Karolinoje – vienoje iš didžiausių savo rinkų. Aiškinomės, kaip Jungtinių Valstijų komanda siekia gaminti kokybiškus automobilius ir formuoti tvirtą darbuotojų bendruomenę visiškai naujoje vietoje.

36

ŽMONĖS KEISTOSE VIETOSE

Per pastaruosius keletą metų kulinarijos koncepcija „pasinerti į vaišes“ audringai užvaldė restoranus ir vakarienes klubus. Dabar naujajame restorane Norvegijoje planuojama herti į vaišes vienu žingsniu toliau – ir keletu metrų giliau...



NAUJASIS GARO AMŽIUS

SUSIPAŽINKITE SU „AVANTO ARCHITECTS“

TEKSTAS / NUOTRAUKOS // KENNETH ANDERSON / PATRIK JOHÄLL

Šis amžius – tai elektrifikavimo amžius. Mes jungiame prie elektros tinklo savo telefonus, planšetes, knygas, o visai netrukus visi jungsime savo automobilius. O kaip mes patys? Kaip iš naujo pasikrauti mums? Na, Suomijoje žmonės nepasikliauja tik elektra, jie atsigręžia į labiau tradicinį būdą – garą. Kad išsiaiškintume, kokia yra Suomijos saunų kultūra, ir daugiau sužinotume, kaip jų pačių projektai sustiprina kūną ir protą, susitikome su „Avanto Architects“ architektais iš Helsinkio.

Niekada negali pasakyti, kokie žmonės sukels asociacijų su konkrečia šalimi ar kultūra. Pavyzdžiui, kas būtų galėjęs atspėti, kad iš visko, kuo Švedija garsėja pasaulyje, ji taps geriausiai žinoma dėl surenkamų baldų? Tad kai pirmieji naujakuriai Suomijoje iškasė griovį ir prikrovė jį akmenų, kuriuos įkaitinę ir užpylę vandens mėgavosi gautu garu, turbūt niekas negalėjo nuspėti, kad šis primitivus ritualas taps suomių gyvenimo būdo sinonimu.

SAUNA KAIP ŠVENTA ERDVĖ

Šiandien dauguma iš mūsų apsilankymą saunoje vertina kaip prabangą. Tai kažkas, kuo mes pamaloniname save. Tačiau Suomijoje tai reiškia kur kas daugiau nei vien malonumą. Sauna yra šventa vieta, kur žmonės gali „pasikrauti“, pabėgti nuo modernaus gyvenimo tempo ir pasinerti į tradiciją, kuri išlieka santykinai nepakitusi tūkstančius metų.

„Saunų kultūra egzistavo ne tik Suomijoje. Ji buvo paplitusi visoje Europoje, – aiškina Ville Hara, vienas iš „Avanto Architects“ įkūrėjų. – Tada dėl religinių priežasčių į ją pradėta žiūrėti kreivai. Ji imta laikyti amoralia. Tad daugelyje šalių saunos buvo uždarytos, ir saunų kultūra išnyko. Tačiau Suomijoje ji išliko. Įdomus dalykas, kad Suomijos saunų kultūra pasikeitė nedaug. Ji daugeliu atžvilgių tebėra tokia pati ir išlieka didele mūsų kasdienio gyvenimo dalimi.“

Kol namai Suomijoje neturėjo vidinių vonios kambarių, viešosios saunos buvo patogus būdas žmonėms nusiprausti ir būti švariems. Tačiau vonios kambariams tapus labiau įprastiems, viešųjų saunų

poreikis sumažėjo, ir dėl to daugelis jų išnyko. Jei saunų kultūrai lemta išlikti, ji turi vystytis. Laimei, ji taip ir daro. Užuočiausia naudoję saunas pagal jų praktinę paskirtį, žmonės pradėjo naudoti jas kaip vietas atsipalaiduoti ir bendrauti. Pastaruoju metu saunų kultūra išsivystė labiau kaip laisvalaikio kultūra, ir Suomijoje kilo naujųjų viešųjų įstaigų statybos bumas.

Taigi, kur Jūs patys galite patirti šią naująją saunų tendenciją? Na, puiki vieta pradėti yra „Löyly“ – pribloškianti madinga sauna Helsinkyje, jūros pakrantėje. Kviečianti atmosfera ir daili kampuota „Löyly“ architektūra perteikia didžias senąsias suomių tradicijas šiais laikais.

KAIP SUPROJEKTUOTI GERESNĮ BŪDĄ GYVENTI

Pavadinta suomišku žodžiu, reiškiančiu garą, kuris kyla nuo įkaitusių saunos akmenų, „Löyly“ yra Anu Puustinen ir Ville Hara kūrybos vaisius. Anu ir Ville įkūrė studiją „Avanto Architects“ 2004 metais. Iš pat pradžių jie sutarė dėl aiškos vizijos, kaip jų projektai turi atrodyti, ką jais norima pasakyti ir kaip jie turi skatinti žmones jaustis. „Mes naudojame architektūrą kaip transporto priemonę, skirtą kurti žmonėms geresnį gyvenimą, – sako Anu. – Mes norime, kad žmonės jaustų mūsų architektūrą. Jei kas nors apsilankytų pastate arba vietoje, kurią esame suprojektavę, ir nieko nepajautų ar paskui net neprisimintų, tai reikštų, kad mums nepavyko.“ Ville perima pokalbio temą: „Lygiai tą patį galiu pasakyti ir aš. Visa tai skirta gyvenimo kokybei gerinti. Ką galime pastatyti, kad tai padėtų žmonėms jaustis geriau?“

„Avanto“ reiškia „eketė“ ir susijusi su populiariu suomių hobiu – žiemos maudynėmis lediniame vandenyje, o artimas ryšys su gamta



yra svarbiausias dalykas Anu ir Villės dizaino filosofijoje. Taigi, kai teko projektuoti „Löyly“, tai nebuvo tik siekis sukurti vietą, kuri skatintų jaunimą priimti tradicinę ir socialinę saunų kultūros naudą – taip pat svarbu buvo sukurti erdvę, kuri papildytų natūralią gamtinę aplinką ir būtų jos dalis.

KAIP IŠKILO „LÖYLY“

„Löyly“ yra pastatyta pakrantėje – žemės juostoje, vadinamoje Helsinkio parku. „Mums reikėjo įsitikinti, kad mūsų statinys taps aplinkos dalimi, – aiškina Villė. – Vietoje įprasto dėžutės formos pastato mes norėjome sukurti dirbtinį reljefą. Taigi, mes pasirinkome natūralių uolų pavidalo formas. Bėgant laikui pastatas papliskės, tuomet jis išties taps uolėtos pakrantės dalimi.“

Kai teko rinktis medžiagas „Löyly“ pastatui, Anu ir Ville atsižvelgė tiek į funkciją, tiek į formą. „Kadangi daug dirbame su vandeniu, turėjome naudoti patvarias medžiagas, kurios galėtų sušlapti“, – paaiškina Anu. Visa paletė yra mišinys, sudarytas iš betono šlapioms erdvėms, plieno – apkrovas laikančioms konstrukcijoms ir įstabaus medinio „apsiausto“, apgaubiančio visą pastatą. Būtent šis medinis apsiaustas „Löyly“ iš didingo statinio paverčia tikru meno kūriniu.

Kaip ir visiems „Avanto“ projektams, svarbus aspektas buvo darna su aplinka. Visos 4 000 medinių lentų, panaudotų statant „Löyly“, yra sertifikuotos Miškų valdymo tarybos. Pati mediena buvo pateikta Suomijos startuolio „Nex timber“, surenkančio medienos likučius, suklijuojančio juos į masyvius elementus ir tuomet supjaunančio juos į lentas. Niekas neiššvaistoma.



Vienas iš sėkmingiausių ir žinomiausių „Avanto“ projektų yra Šv. Lauryno koplyčia, pastatyta Vantos mieste.

„Architektūra yra
daugiausis potyris. Tai nėra
tik vaizdinė patirtis.“

ANU PUUSTINEN, „AVANTO ARCHITECTS“

ĮKRAUTI BATERIJAS, ATNAUJINTI POŽIŪRIUS

„Löyly“ statyba truko šešerius metus. Ir kai ji buvo galų gale baigta, netgi Anu ir Ville buvo maloniai nustebinti, kaip teigiamai jų statinys veikia žmones. „Kai baigus projektą pirmą kartą apsilankėme saunoje, buvome tiesiog šokiruoti. Buvo šeštadienio vakaras, čia buvo pilna jaunimo. Visi gurkšnojo alų ir maloniai leido laiką – beveik kaip šokiuose, – paaiškino Ville. – Žinoma, yra ne vienas būdas mėgautis sauna. Jūs neprivalote tik tyliai sėdėti. Galite mėgautis ja, kartu šnekučiuotis ir džiaugtis. Dabar šeštadieniais čia būna tikrai triukšminga. Tai naujas bendruomeninis būdas mėgautis sauna.“

„Löyly“ žmonių požiūrį į sauną Helsinkyje pakeitė daugiau nei vienu būdu. „Helsinkyje visos saunos turėjo atskiras erdves vyrams ir moterims. Tačiau kai mes pagalvojome apie savo šeimas ir draugus, kad esame abiejų lyčių, suprantama, kad norėtume mėgautis sauna kartu – sako Anu. – Projektuodami „Löyly“ turėjome galimybę sukurti erdvę, kur šeimos, draugai ir visi kiti galėtų susirinkti kartu.“

„Löyly“ tapo pirmąja Helsinkyje mišrios publikos sauna, nors ne visiems patiko toks tradicijos laužymas. „Žinoma, kai kurie žmonės – daugiausia vyresni, vidutinio amžiaus vyrai – jautėsi įžeisti. Jie manė, kad tai visiškai neteisinga. Bet reikia kelti tokio pobūdžio klausimus. Tai kaip opera. Ar mes vis dar turime atlikti operą tokiu pat būdu, kaip tą darėme visuomet, ar galime padaryti kokių nors pakeitimų ir ją toliau tobulinti?“

Tačiau „Löyly“ ne tik leidžia žmonėms smagiai „įkrauti savo baterijas“ po sunkios dienos. Ji taip pat įkvėpė naujos gyvybės anksčiau pamirštam Helsinkio rajonui.

„Löyly“ parodė, kaip vienas visuomeninis pastatas – net ir nedidelis – gali pakeisti visą rajono vaizdą. Mes labai tuo didžiuojamės, – sako Anu. – Šis rajonas būdavo tuščias. Ir netgi nepaisant to, kad tai fantastiška vieta, iš kurios atsiveria jūros vaizdas, iš tiesų nebuvo priežasčių čia ateiti.“ „Löyly“ padėjo visa tai pakeisti. Vasarą visa pakrantė pilna žmonių, besimėgaujantių piknikais, bėgiojančių riste. Žinoma, jie čia susitinka, kad nueitų į sauną su savo draugais ir šeimomis.

DVASINIS ATGIMIMAS

Tačiau „Avanto“, kaip ir Suomija, turi daug daugiau nei tik saunos. Vienas iš sėkmingiausių ir žinomiausių jų projektų yra Šv. Lauryno koplyčia, pastatyta netolima Vantos mieste. Tai buvo pirmasis projektas, kurį Anu ir Ville kūrė kartu, ir tas, kuris paskatino sukurti „Avanto“.

„Šv. Lauryno projektas buvo atviro architektūros konkurso dalis, – paaiškina Ville. – Tuo metu Anu ir aš dirbome toje pačioje architektūros firmoje ir abu norėjome dalyvauti konkurse. Iš pradžių planavome pateikti atskiras paraiškas. Tačiau galiausiai mums pritrūko laiko, tad sudėjome savo pasiūlymus kartu.“

Matyt, šie pasiūlymai tobulai papildė vienas kitą, nes jungtinė paraiška laimėjo pirmąją prizą, ir taip gimė „Avanto Architects“. Galite manyti, kad projektuoti sauną ir koplyčią – tai visiškai skirtingi pasauliai, tačiau Anu ir Ville ėmėsi kurti koplyčią turėdami tą patį žmogų



Anu Puustinen ir Ville Hara, geriau žinomi kaip „Avanto Architects“.

orientuotą požiūrį, kurį jie taiko visiems savo projektams.

„Kalbame apie empatiją, – paaiškina Anu. – Pastatykite save į žmonių, kurie naudosis pastatu, vietą. Taigi, kai pradėjome projektuoti koplyčią, pagalvojome apie tai, kokio pobūdžio veikla čia vyks: pamaldos, laidotuvės ir panašiai. Taip pat atsižvelgėme į tai, kas čia ateis ir kokius patogumus ar

pagalbą ši vieta galėtų jiems suteikti.“

Naujoji koplyčia turėjo būti statoma ankstesnės, senosios vietoje. Ši buvo šalia viduramžių bažnyčios seniausioje Vantos dalyje. Kad jų naujasis projektas pagarbiai integruotųsi į kraštovaizdį, visos statybinės medžiagos buvo parinktos iš aplinkinių sričių. Tai ne tik nuramino vietinius gyventojus, kurie lankysis koplyčioje. Panaudotos išbandytos ir patikrintos medžiagos taip pat leido užtikrinti statybos institucijas, kad statinys galės išstovėti 200 metų.

„Iš pradžių, iki tol, kol viskas nebuvo pastatyta, savaime suprantama, vietos gyventojai žvelgė įtariai, – aiškina Ville. – Tačiau kai jie pamatė galutinį rezultatą, jis juos tikrai nudžiugino, ir dabar jie labai juo didžiuojasi. Tai jiems šį tą suteikia.“

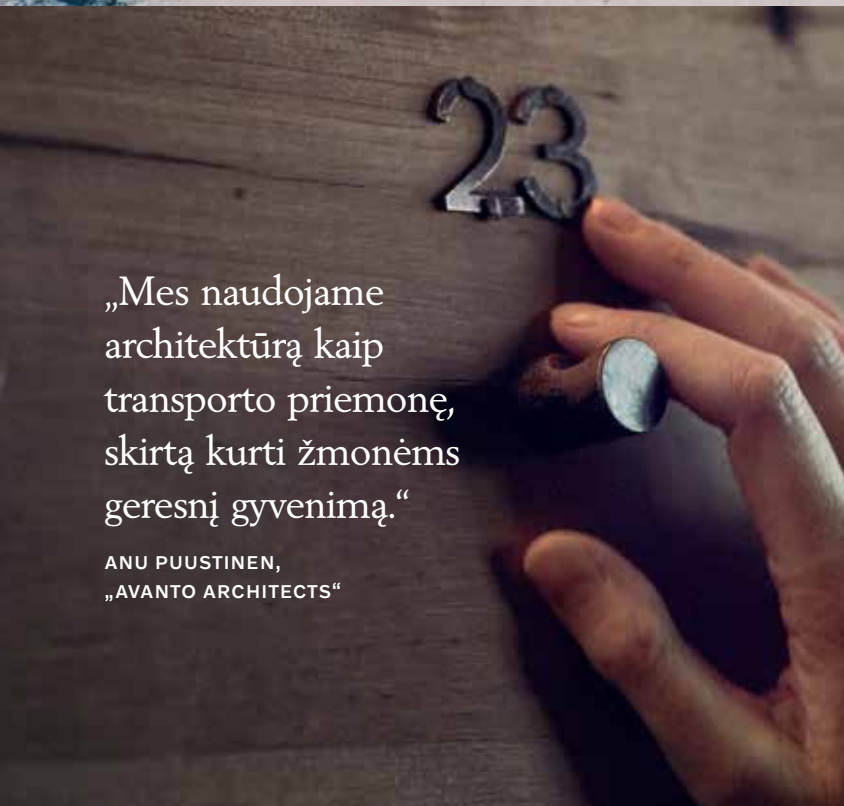
„Mes gavome labai teigiamų atsiliepimų iš žmonių, kuriems teko naudotis šiomis erdvėmis, – tęsia Anu. – Jie pasakojo mums, kaip erdvė guosdavo, kai jiems teko gedėti, ir leido pasijusti geriau. Esame tikrai laimingi, nes būtent dėl to mes tą ir darome.“

SAUNOJE VISI LYGŪS

Anu ir Ville mato panašumų tarp saunos ir koplyčios projektavimo. „Čia yra panašių elementų. Tai yra procesas. Kaip šis procesas keičia jus kaip asmenį? – aiškina Anu. – Koplyčioje galite patirti gedulą. Ir tai sunku. Bet geriau pereiti šį procesą ir susitaikyti su savo jausmais. Tuomet galėsite gyventi toliau. Sauna kažkuo truputį panaši. Joje yra karščio ir ledinio šalčio, tačiau po šio proceso esate lyg naujai gimę. Nuostabu matyti, kad mūsų darbai gali suteikti žmonėms džiaugsmo, laimės arba geros savijautos momentą.“ Taigi, ką Anu ir Ville patiria, kai maudosi saunoje? Ar jie gali atsipalaiduoti negalvodami apie naujas dizaino idėjas kitam savo projektui? „Manau, būdami „Löyly“ mes galų gale galime atsipalaiduoti. Tačiau iš pradžių pagalvojame, ką galėjome padaryti geriau, – sako Anu. – „Tai, ko tikiuosi gauti iš saunos, priklauso nuo konkrečios dienos. Kai kuriomis dienomis man gali norėtis pasinerti į save, kitomis dienomis galiu skaityti žurnalą ir atsipalaiduoti prie židinio. Tačiau kai einame į „Löyly“ su draugais, tai visiškai kas kita. Tada mes daug bendraujame ir būname kupini gyvenimo džiaugsmo.“

„Man, – pradeda Ville, – sauna yra ypač bendruomeniška vieta. Tai geras būdas leisti laiką kartu. Turbūt saunoje Jūs jaučiatės šiek tiek artimesni ir nesuvaržyti, turite daugiau laiko, esate labiau atsipalaidavę ir labiau atsiveriate.“

O kokią ypatingą suomiškos saunų kultūros dalį „Avanto Architecture“ norėtų perduoti pasauliui? Jie abu minutę susikaupę galvoja, kol Anu galiausiai pasako išvadą: „Saunoje visi lygūs.“ Tikrai negalima prasyti kažko daugiau. ■



„Mes naudojame
architektūrą kaip
transporto priemonę,
skirtą kurti žmonėms
geresnį gyvenimą.“

ANU PUUSTINEN,
„AVANTO ARCHITECTS“



SUTEIKITE ŠANSA ARBATOMS

„NORD-T“

Viską galima pajusti geriau išgėrus puodelį arbatos. Kai tik pirmas gurkšnis karštos arbatos pasiekia Jūsų lūpas, pasijuntate taip, tarsi būtumėte pradėtas įkrauti – kyla jūsų energijos lygis. Dabar „Nord-T“ iš naujo pateikia šį gėrimą unikaliu šiaurietišku stiliumi – atsikratydama netikrų aromatų ir suteikdama daugiau miško ir kaimo vietovių kvapo ir skonio. Mes susitikome su šios bendrovės įkūrėjais, kad daugiau sužinotume apie mišinius, miškus ir kodėl arbata padeda nuraminti sielą.

Mirka Olin visuomet buvo „arbatos žmogus“. Draugai ją žinojo kaip tą, kuri visur nešiojasi savus arbatos pakelius, nes užplikytos ir patiekiamos kavinėse ir restoranuose buvo tokios prastos kokybės, kad ji negalėjo jų gerti. Vieną dieną ji susitiko pusryčių su savo vaikystės drauge Nina Rantala. Nė viena iš jų nesitikėjo, kad ta diena baigsis bendru nušvitimu ir revoliucijos pradžia.

„Man buvo patiekta puodelis prastos arbatos, ir dėl to prasidėjo tikra ilgiau kaip valandą trukusi diskusija apie tai, kodėl restoranai nežino, kaip užplikyti paprasčiausią puodelį arbatos, nors turi 10 000 eurų kainuojančius espresso kavos aparatus ir gali paruošti puikią kapučino, espresso ir latės kavą.

Nina buvo sujaudinta mano aistros arbatai ir nusprendė susisiekti po keleto dienų. Ji sakė, kad mes turėtume pakeisti šiuos dalykus. Mes susitikome ir buvome sužavėtos, kokios atsiveria galimybės, tad pradėjome planuoti šiaurietiškos arbatos revoliuciją.“

Po šešių mėnesių planavimo ir tyrimų verslas pradėjo įgauti pavidalą. Abi mėgome arbatą dėl jos skonio ir kultūrinės reikšmės. „Mirka buvo arbatos mėgėja tiek, kiek save prisimena, – paaiškina Nina. – Ji prisimena nesuskaičiuojamus kartus, kai jos senelė vakarais užvirindavo arbatinuką, patiekdavo arbatą su daug pieno ir cukraus ir kaip visi susirinkdavo drauge arbatos ir sumuštinį su agurkais.“ Pati Nina yra gyvenusi Kinijoje, „kur kava buvo prasta ir arbata buvo vienintelis pasirinkimas“, ir Indijoje. Per tą laiką ji buvo išsiugdžiusi skonį išgerdama daugybę litrų „čiajau“. Netrukus savo entuziazmą jos pavertė verslu.

„Iš pradžių mes norėjome pradėti importuoti į Šiaurės šalį geros kokybės palaidų lapelių arbatas, tačiau nuolat nusivildavome dėl to, kad beveik 99 procentai visų keleto gamintojų arbatos mišinių būdavo užpildyti tam tikros rūšies kvapikliais, – sako Nina. – Ir kvapikliai – natūralūs ar dirbtiniai – tebėra gaminami kaip arbatos priedai. Mūsų nuomone, kvapikliai jokių būdu negali pakeisti to, kas tikra. Žemuogių kvapiklis niekada nebus toks pat, kaip tikra žemuogė.“

Nina ir Mirka turėjo šviesią idėją kartu pradėti

rinkti savus mišinius, vadovaudamosi kvapų ir skonių deriniais ir įkvėptos natūralių aplink, Suomijoje, randamų arbatos sudedamųjų dalių turtingumo. Kaip aiškina Mirka: „Mes susitelkėme į dalykus, kuriuos galėtume surinkti pačios, – tokius kaip dilgėlės, beržų lapai, įvairios laukinės gėlės. Tuomet suradome arbatos lapelius, kurie derėtų su mūsų šiaurietiškomis laukinėmis žolelėmis.“

Tuo momentu, kai nuplėšiate dėžutės sandariklį, galite pasakyti, kad „Nord-T“ yra kažkas ypatinga: ar tai būtų rabarbarų gabaliukų ir žemuogių kvapas mišinyje „Cabin Fever“ („Žiemos namisėdos irzlumas“), ar eglės ūglių ir mėlynių, sudėliotų tarp arbatos lapelių, vaizdas „Barefoot Biking“ („Dviračiu basomis“) dėžutėje. Tai malonumas pojūčiams. Ir Mirka su Nina yra įsitikinusios, kad jų arbatos taip pat suteiks proto aiškumą, be to, yra tiesiog gero skonio.

„Išgertas puodelis arbatos suteiks jums minties proveržio poveikį, – sako Mirka. – Jis kažkokiu būdu tiesiog nuskaidrins susipainiojusias mintis ir leis jums pajusti, kad reikalai krypsta į gerąją pusę. Arbata jums suteiks gerą bendrą savijautą ir pakels nuotaiką. Kodėl? Ar tai placebo efektas? Mes iš tikrųjų nežinome, tik žinome, kad tai veikia.“

Nina pridėjo: „Arbata yra vienintelis augalas, turintis L-teanino, aminorūgšties, skatinančios nusiramimą ir atsipalaidavimą. Ir jis darniai veikia su kofeinu, taip pat natūraliai randamu arbatos lapeliuose, taip paskatindamas atidaus budrumo būseną. Be to, manoma, kad kofeinas iš arbatos organizme absorbuojamas lėčiau negu kavos kofeinas. Toks švelnus įsismelkimas suteikia ilgesnį budrumo laikotarpį be karštligiško antplūdžio pradžioje ar nuosmukio pabaigoje.“ Nors jos didžiuojasi tonizuojančiu savosios arbatos poveikiu, Mirka ir Nina taip pat rekomenduoja tik prisipylus puodelį „Nord-T“ atlikti ritualą – apsimaityti porą vilnonių kojinių, kurias numezgė kas nors iš jūsų artimųjų. Tuomet mėgaudamiesi arbata būsite užtikrinti, kad priimate tai, kas geriausia iš abiejų pasaulių. Kaip sako pačios Mirka ir Nina: „Tobulą energijos ir atsipalaidavimo derinį mūsų tokiuose karštligiškuose gyvenimuose.“



RUOŠIANTIS APLANKYTI NUOSTABIAS VIETAS

volvocars.com | collection.volvocars.com



SPRANDO PAGALVĖLĖ **76 €**
Vilnos audinys ir nubuko audinys



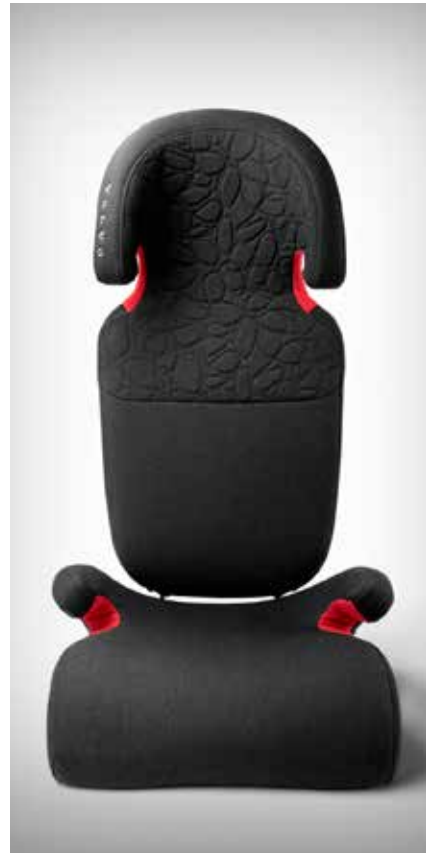
KELEIVIŲ SKYRIAUS KILIMĖLIAI, GUMINIAI **84 €**
(akcija; tinka XC90)



BAGAŽINĖS PAKLOTAS **111 €**
(akcija; tinka XC90)



APŠVIESTA SLENKŠČIO PUOŠYBINĖ JUOSTELĖ **244 €**



PAPILDOMA PAGALVĖLĖ / ATLOŠAS, VILNONIS APMUŠALAS **75 €**



APŠVIESTAS BAGAŽINĖS SLENKŠČIO ANTDEKLAS **359 €**



SENSUS NAVIGATION **1 299 €**



SLIDŽIŲ LAIKIKLIS **192 €** (4 SLIDĖMS),
230 € (6 SLIDĖMS)



VILKIMO KABLYS, PUSIAU ELEKTRINIS **833 €**



STOGO SKERSINIAI **223 €**



„VOLVO“ SUPROJEKTUOTA STOGO BAGAŽINĖ **1 472 €**

! PRAŠOME ATKREIPTI DĖMESĮ, KAD NE VISI PRIEDAI YRA SIŪLOMI VISIEMS „VOLVO“ MODELIAMS. NORĖDAMI IŠSIAIŠKINTI, AR TAM TIKRAS PRIEDAS YRA TINKAMAS JŪSIŠKIUI „VOLVO“, KREIPKITĖS Į VIETINĮ ATSTOVĄ ARBA APSILANKYKITE VOLVOCARS.COM.

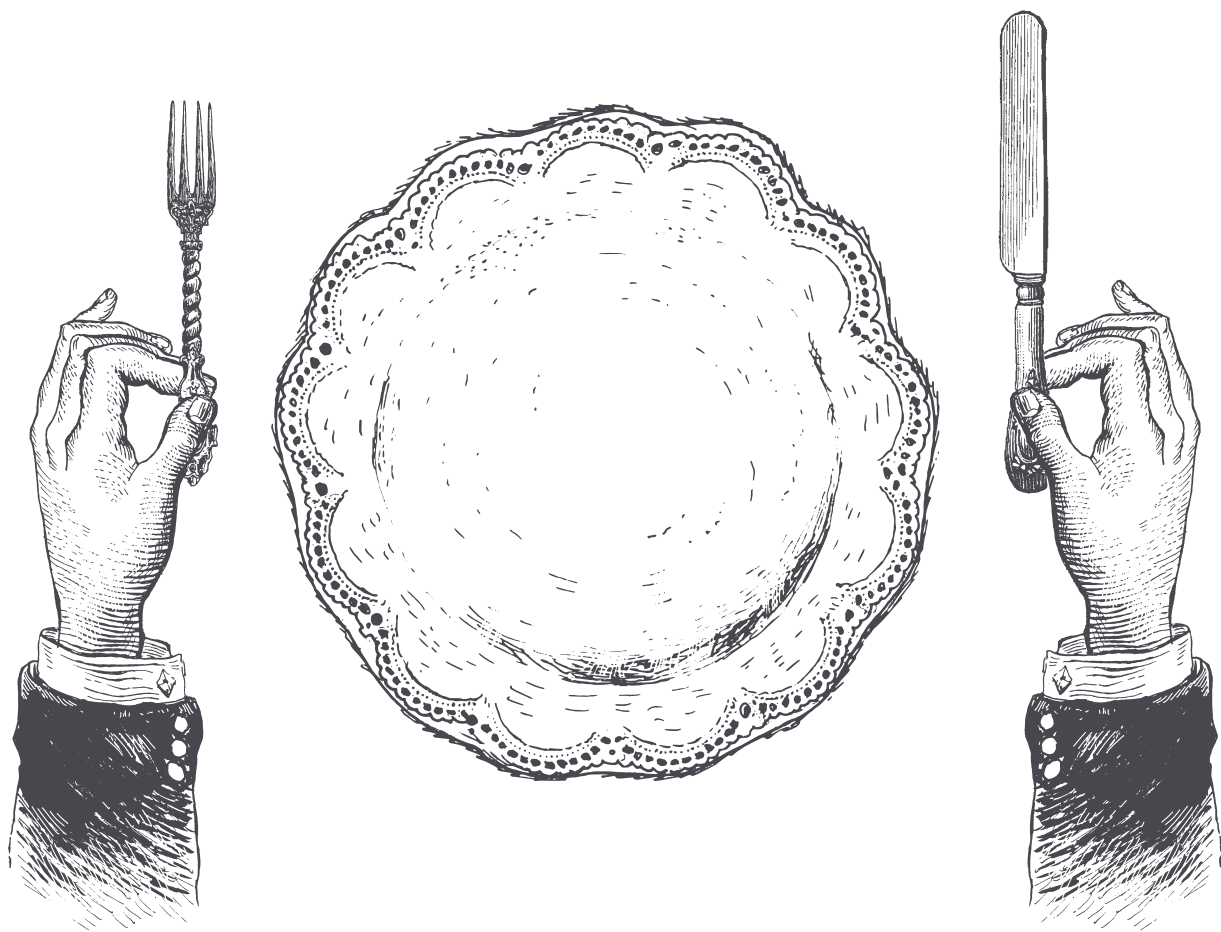


SIENINĖ ĮKROVIMO STOTELĖ XXXX €

NEŠVAISTYKITE

NENORIU

KAIP PAVERSTI ŠVAISTOMĄ MAISTĄ PUIKIOMIS VAIŠĖMIS



Kasmet mes iššvaistome 222 milijonus tonų maisto. Tai maždaug tiek pat, kiek aštuoni milijardai maišų bulvių. Kai kas iš to yra perteklius, kai kas atmetama, nes atrodo keistokai, ir niekas iš to nėra suvalgoma.

Taip pat, kaip faktas, kad maistas yra gyvybiškai svarbus, kad išgyventume, jo gamybai reikia vertingų išteklių, ir pasaulyje yra daugybė žmonių, kuriems jo nepakanka. Taigi, 222 milijonai tonų išmetamų maisto medžiagų yra rimta žmonijos problema. Tačiau dabar žmonės pradėjo visą šį išmetamą maistą vėl versti sveika produkcija.

Kol iki šio straipsnio pabaigos nepraradote apetito, tiesiog leiskite pasakyti, kad gaminti maistą iš atliekų nėra toks jau neįprastas principas. Sumesti likučius į sultinio puodą šimtmečius buvo maisto kultūros dalis. Ar žinote, kad populiarioji britų užtepėlė „Marmite“, kurią galite mėgti ar kurios galite nepakęsti, taip pat gaminama iš atliekų? Konkrečiai tai šalutinis alaus gamybos produktas. Kasmet pagaminama 50 milijonų indelių šio produkto. Jis jums naudingas, nes kupinas vitamino B.

Kartkartėmis įvyksta nedidelė mūsų mitybos įpročių revoliucija. Pavyzdžiui, kiek laiko turėtume virti daržoves ir kurias dalis turėtume nupjaustyti ir išmesti. Ne taip seniai buvome įtikinti palikti bulvių luobelės dėl papildomų mitybos medžiagų, kurias jos gali suteikti; dabar milijonai virtuvėse turi galingus trintuvus, leidžiančius susmulkinti brokolių stiebus ir imbiero drožles mūsų pusryčių daržovių kokteilams.

Siekiant panaudoti „pamirštus“ produktus, išaugo ištisa pramonė. Novatoriški virėjai, gamintojai ir restoranų savininkai rado būdus, kaip paimti daržovių gabalus ir šiek tiek užsigulėjusius produktus ir paversti juos kai kuo tinkamu puikioms vaišėms. Pramonė, kaip visuma, ieško būdų, kaip tvarkytis su atliekomis išmaniau, nei buvo daroma kada nors anksčiau. O dabar maisto pramonės mokslininkai pasidavė naujai tendencijai kurti procesus, kuriais tikros atliekos – tokios, nuo kurių sukty nosį net užkietėję konteinerių naršytojai – būtų perdirbamos į ką nors ne tik valgoma, bet labai maistinga ir tikrai, tikrai skanu.

ATGAL Į GAMTĄ

Daugelis iš mūsų savo daržuose turi komposto krūvas. Mes kompostuojame maisto atliekas, kavos tirščius ir kiaušinių dėžutes, kad grąžintume maisto medžiagas atgal į dirvą ir galėtume išauginti dar daugiau gero derliaus maistui. Jau dabar šis principas perimamas iš mūsų sklypelių ir ūkių ir perkeliamas į maitinimo žmonių pasaulį – šaką, kurioje maisto atliekos tikrai nėra retos.

„Volvo“ gimtajame Geteborgo mieste „Clarion Hotel Post“ viešbutis,

aptarnaujantis tūkstančius svečių per savaitę ir turintis keletą populiarių restoranų ir barų, ant savo stogo sukūrė ūkį. Čia kompostuojamos maisto atliekos iš paties viešbučio virtuvės, paverčiant turtingas maisto medžiagų nuograndas iš lėkščių maistu, kuris grįžta ant stalo. Ir tai tik istorijos pradžia.

Viskas prasidėjo tada, kai „Clarion Hotel Post“, vieno didžiausių ir žinomiausių Geteborgo viešbučių, vadovybė užmezgė pokalbį su tame pačiame mieste veikiančiu žemdirbių kolektyvu, pasivadinsiu „Kajodlingen“. Netrukus jie atvyko ir pateikė planą, kaip sukurti ir tvarkyti ūkį ant viešbučio stogo. Šis ūkis tvarkomas, kaip kompostu tręšiant virtuvių maisto atliekomis pagal sistemą, vadinamą „bokaši“, kai kilogramai maisto medžiagų turtingų nuograndų išberiama tiesiai į dirvą. Tai greitas procesas, kai sukastos lysvės gauna papildomų maisto medžiagų ir dirva paruošiama artėjančiam auginimo sezonui.

„Mes naudojame vis daugiau ir daugiau vietinių produktų, – aiškina viešbučio Maisto ir gėrimų tiekimo skyriaus vadovas Martinas Wiholmas. – Mums nereikia laikytis žolelių ir smulkių augalų – mes iš tikrųjų auginame daržoves. Mums iškart prieinami produktai, pakeliantys patiekalus į aukštesnį lygį, ir daržovės, kurias turėtumėte importuoti iš užsienio. Tai kopūstai ir žirniai ar smulkūs prieskoniniai augalai, tokie kaip valgomieji žiedai, krūminės perilės lapai ir „Atsina“ pipirinės. Mums nereikia jų importuoti. Pakanka užlipti laiptais į viršų ir pasiskinti.“

Ūkyje per vegetacijos sezoną išauginamas platus augalų asortimentas – nuo daigų iki romaninių salotų, kurios viešbutyje naudojamos Cezario salotoms gaminti. Jiems netgi pavyko surinkti japoninio pipirkrienio (wasabi) derlių viešbutyje veikiančiam labai populiariam japonų restoranui ir išauginti originalios Pietų Amerikos veislės mėty baro mochtams gaminti. „Pastebėjome, kad išauginame kur kas daugiau daržovių, negu mums reikėjo iš pradžių. Tad puiku, kai gali nueiti į virtuvę, pasakyti jiems, kad turime, pavyzdžiui, dar daug žirnių, ir paprašyti, kad jie sugalvotų puikų naują specialų patiekalą, naudodami žirnius kaip

Palaipsniui restoranų savininkai ir verslininkai atkreipė dėmesį, kokį kiekį visiškai galimo valgyti maisto kasmet išmetame, ir nusprendė jį vėl panaudoti.





pagrindinį ingredientą“, – paaiškina Martinas.

Šiuo metu 16-ai supiltų ūkio „bokašio“ lysvių per pūdymo sezoną kaip kompostas panaudojama keli šimtai kilogramų maisto atliekų. Dabar viešbutis nori įsigyti didelę komposto paruošimo mašiną, pajėgią apdoroti porą šimtų kilogramų atliekų per dieną, ir pradėti gaminti maistinių kultūrų klasės kompostą savo grupės viešbučiams ir restoranams, taip pat kitiems ūkiams, su kuriais bendradarbiauja. „Čia, mieste, yra tikrai didelis maistinių kultūrų klasės komposto, kurį sugebėtume gaminti, poreikis“, – sako Martinas. – Šiuo metu kyla klausimas, kada mes įsigysime mašiną, o ne ar apskritai ją įsigysime. Ir kai ji atkeliaus, mes 100 procentų savo maisto atliekų paversime kompostu.“

NEPAMIRŠK MANĘS

Išmanūs būdai panaudoti „pamirštus ingredientus“ maisto pramonėje tapo šiokia tokia tendencija. Palaipsniui restoranų savininkai ir verslininkai atkreipė dėmesį, kokį kiekį visiškai galimo valgyti maisto kasmet išmetame, ir nusprendė jį vėl panaudoti. Atsižvelgiant į tai, kad vertinama, jog 30 proc. visų išauginamų vaisių ir daržovių paliekama supūti, tai puiki verslo praktika, taip pat naudinga aplinkai. Tai reiškia, kad maistui išauginti panaudota energija, vanduo ir ištekliai nėra švaistomi. Tai

taip pat reiškia, kad ieškome tinkamų būdų mitybai naudingus ingredientus grąžinti į maisto tiekimo grandinę.

Švedijos bendrovė, pavadinta „Rescued“ („Išgelbėta“), gamina populiarias ir skanias sultis bei obuolių sirupą iš pamirštų ingredientų. Jie specialiai renka vaisius, kuriuos ignoruoja mažmeninės prekybos milžinai ir kurie lentynoje neatrodytų gerai. Jie gelbsti vaisius „rankiniu būdu“ ir, vedami kūrybiškumo, maišo sultis priklausomai nuo to, ką turi. Taip bendrovei pavyko parduoti savas sveikas, skanias sultis keletui stambiųjų tinklų ir šaunioms nepriklausomoms užkandinėms.

Britų verslininkai „Rubies in the Rubble“ išplėtė šį principą ir pritaikė jį džemams, marinuotoms daržovėms ir salotoms. Kai buvo rašomas šis straipsnis, jie buvo išgelbėję daugiau kaip keturis milijonus vaisių ir daržovių ir pavertę juos tokiais produktais, kaip „Blueberry BBQ Sauce“, veganų „Chipotle Mayo“, „Fiery Ketchup“ ir „London Piccalilli“ padažai. Rezultatai yra puikūs. Kaip sako bendrovės atstovai: „Mūsų ingredientai turi išlaikyti skonio testą, ne grožio konkursą.“ Ir jie išlaiko skonio testą – su plevėsuojančiomis vėliavomis.

KITA KARTA

O kaip paimti tikrai nevalgomas atliekas ir paversti jas visiškai naujais maisto produktais? Kalbame ne apie tai, kaip paprasčiausiai surinkti bjauriai atrodančius vaisius ir daržoves ir kuo geriau jas panaudoti ar iškratyti šiukšlių dėžę į komposto krūvą. Vietoje to mes pažvelgėme į galimybę surinkti išmestą maistą, likučius, nuopjovas ir atliekas ir suteikti joms visiškai naują gyvenimą, paversdami jas visiškai nauju produktu. Ar tai išvis įmanoma ir ar rezultatai patrauklūs?

Atsakymas yra „taip“. Pavyzdžiui, britų bendrovė „Toast Ale“ perdirba pasenusią duoną į alų. Jie skelbia, kad išmetami net 44 procentai visos iškepamos duonos. Tad bendrovė įsigeimė išmestą duoną į Jorkšyrą ir daro iš jos šviesųjį alų. JAV bendrovėje „Regrained“ po alaus darymo proceso likę slyklojai sumalami į miltus ir taip paverčiami ypač sveikomis energetinėmis lazdelėmis. Bendrovės įkūrėjai pradėjo veiklą kaip namudiniai aludariai. Vieną dieną jiems kilo šviesi idėja, kaip panaudoti jų hobiaus produkcijos atliekas.

Kita JAV bendrovė, pavadinta „Baldor“, paskelbė drąsų pareiškimą, kad dėl sumanaus išteklių valdymo ir išradimų procesų jie išvis nebegeeneruoja organinių maisto atliekų. Tai ypač įspūdinga, turint omenyje, kad jie parduoda paruoštus vaisius ir daržoves (be kitų kulinarijų gaminių) restoranams ir maisto bei gėrimų tiekėjams visose JAV valstijose. Įgyvendindama naują projektą, pavadintą „SparCs“, bendrovė pradėjo naudoti savas morkų nuoskutas, melionų žieves ir kita kaip maisto medžiagų turtingus ingredientus, iš kurių gaminami sausainiai, kokteiliai, užkandžiai ir dar daugiau. Tai, kas tikrai netinkama žmogui, verčiama gyvūnų pašaru, o tas truputis, kuris liko, perdirbamas į atsinaujinančios energijos degalus.

Galų gale mes galime tikėtis, kad mokslo pažanga pasieks tokį etapą, kai netgi nevalgomos atliekos galės būti perdirbtos į ką nors, turintį maistinę vertę. Tačiau ir dabar visiems mums vertėtų įvertinti savo požiūrį į tai, ką valgome, ir į tai, ką išmetame.

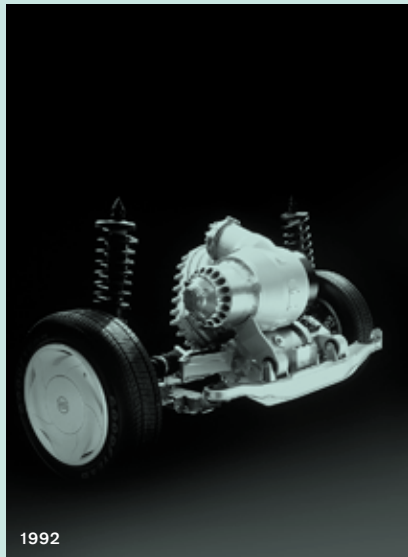
Ir jei paremsime restoranų savininkų ir verslininkų pastangas išspręsti milžiniško iššvaistomo maisto kiekio problemą, mes žengsime teisingu keliu ir sumažinsime tą 222 milijonų tonų skaičių net nepastebėdami, kaip pasikeičia tai, ką dedamės į savo lėkštes. ■



1976



1976



1992



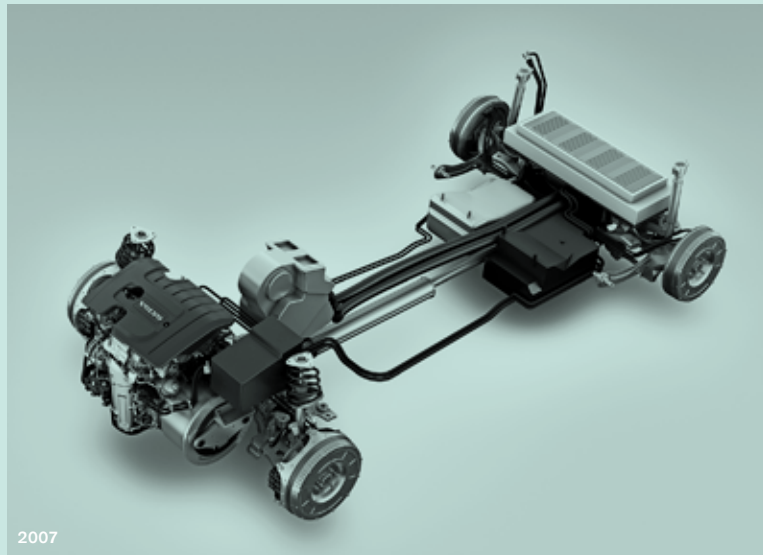
1992



1992



2007



2007



2012



2012



2018

PRISIJUNKITE

„VOLVO CARS“ IR KELIAS Į ELEKTRIFIKAVIMĄ

Kai „Volvo Cars“ 2017 m. paskelbė savo ateities elektrifikavimo strategiją, ji tapo pirmąja pripažinta automobilių gamintoja, kuri ne tik visiškai priėmė naująją technologiją, bet ir planuoja jos ateitį. Tai buvo automobilių pramonės lūžio momentas, jis atspindėjo didžiulį žingsnį pirmyn elektrifikavimo keliu toje kelionėje, į kurią „Volvo Cars“ leidosi daugiau kaip prieš 40 metų.

1965 metų Niuporto folko festivalyje Bobas Dylanas elektrinių instrumentų akompanimentu pasiuntė seismines bangas per visą muzikos pasaulį. Tačiau neprabėgus daug laiko po to, kai nutilo publikos švilpimas, abejonės išsisklaidė, ir visi pradėjo sekti jo pavyzdžiu. Kartais, kad išjudintumėte realius pokyčius, turite paskelbti pareiškimą. Taigi, 2017 m. būtent tai padarė „Volvo Cars“. Mes paskelbėme pareiškimą. Tokį, kuris, viliamės, įkvėps naująją kartą prisijungti.

SWAJONES PAVERSTI TIKROVE

Šeštasis ir septintasis praėjusio amžiaus dešimtmečiai „Volvo Cars“ buvo geri laikai. Verslas plėtėsi ir gamyba augo metai iš metų. Bet tada atėjo aštuntojo dešimtmečio naftos krizės. Staiga naftos ėmė trūkti ir kainos dėl to dramatiškai augo. Tai privertė automobilių pramonės gigantus imti mąstyti kitaip ir pradėti kurti naujas technologijas, kurios gerintų darną ir efektyvumą, užuot paprasčiausiai didinusios galią.

Pasiūlyti idėjas yra vienas dalykas, jas įgyvendinti – visiškai kitas. Ir kaip dažniausiai būna gyvenime, laikas yra viskas. Istorija kupina puikių idėjų, kurios iškilo per anksti, ir jas įgyvendinti sukludė to laikotarpio technologiniai apribojimai. Aštuntojo dešimtmečio elektriniai automobiliai buvo puikus pavyzdys: idėjos egzistavo, tačiau jas įgyvendinti leidžiančios technologijos – dar ne.

Aštuntajame dešimtmetyje labai nedaug akumuliatorių buvo tinkami elektrinėms pavaroms maitinti. Dėl to tuo metu pagaminti elektromobiliai veikė panašiai kaip golfo vežimėliai. Kad svajonė apie elektrifikavimą galėtų tapti tikrove, turėjo gerokai patobulėti akumuliatorių technologijos. Tačiau pasistūmėti į priekį turėjo ne tik technologija. Automobilių gamintojai taip pat susidūrė su iššūkiu įtikinti skeptišką visuomenę, kad elektromobiliai turi potencialo ateityje teikti realią naudą tiek vairuotojams, tiek aplinkai.

PROJEKTUOJANT TROŠKIMUS

Tačiau visos didžiosios inovacijos turi nuo kažko prasidėti. Ir 1976 m. „Volvo Cars“ pristatė pirmąjį savo bandymą žengti į drąsų naująjį elektrifikavimo pasaulį – „Volvo Electric Car“ koncepcinį automobilį. Šis automobilis iš tikrųjų buvo du elektra varomi koncepciniai automobiliai, suprojektuoti kaip efektyvi miesto transporto priemonė: vienas – asmeniniam naudojimui, kitas skirtas paštui pristatyti. Šiandien jie atrodo šiek tiek senoviškai, tačiau pirmą kartą pademonstruoti jie atskleidė ateities svajones, prie kurių įgyvendinimo priartėjome tik dabar.

Tik dešimtojo dešimtmečio pradžioje „Volvo Cars“ pasiekė kitą reikšmingą kelio į elektrifikavimą gairę. Buvo ką tik suteiktas nulinės emisijos automobilio (angl. Zero Emission Vehicle, ZEV) mandatas, ir visų akys nukrypo į automobilių pramonę – kaip ši reaguos. „Volvo Cars“ atsiliepė sukurdamas ECC (Environmental Concept Car – aplinkosauginis koncepcinis automobilis) – hibridinį elektromobilį su galimybe įkrauti prijungus prie tinklo („Plug-in“), kuriame įrengta dujų turbina ir didelių sūkių generatorius.

Kai ECC buvo parodytas 1992 m. Paryžiaus automobilių parodoje, jis sulaukė didelio dėmesio. Tai nebuvo „dangiškų migdolų“ pobūdžio prototipas, tai buvo saugus, erdvus ir ekologiškas šeimos automobilis, idealiai tenkinantis 21-ojo amžiaus poreikius. Ir kai po kelerių metų buvo išleista pirmosios kartos S80 serija, visi galėjo pamatyti ECC įtaką. Idėja turėti elektromobilį lėtai, bet užtikrintai tapo ne tik priimtina, bet ir patraukli.

„VOLVO RECHARGE“ KONCEPCINIS AUTOMOBILIS

Be abejonės, svarbiausias veiksnys tobulinant elektromobilius buvo akumuliatorių technologijų evoliucija. Tačiau automobilių pramonė negali prisiimti už tai visų nuopelnų. Dėl nešiojamųjų kompiuterių ir mobiliųjų telefonų gausesnės ilgiau veikiančių, sparčiau įkraunamų akumuliatorių poreikis dar niekada

nėra buvęs didesnis. To rezultatas – mes dabar turime prieinamą tokį akumuliatorių technologijų lygį, apie kurį dešimtojo dešimtmečio (jau nekalbant apie aštuntąjį) inžinieriai tegalėjo tik svajoti. Būtent ši akumuliatorių technologijų pažanga iš tikrųjų pastūmėjo „Volvo Cars“ darbus elektrifikavimo srityje.

2007 m. „Volvo Cars“ pademonstravo „ReCharge“ koncepcinį automobilį. Pasirinktas laikas negalėjo būti geresnis, nes vėl prasidėjo susidomėjimo elektromobiliais pakilimas. Susidomėjimo atgimimą daugiausia sukėlė prieinami tapę įkraunami ličio jonų akumuliatoriai. Jie ne tik užtikrino 150 km važiavimo atstumą, bet ir buvo praktiški, gerų proporcijų, dėl jų nereikėjo aukoti vertingos salono erdvės.

Kitais metais, paskatinta atsinaujinusio susidomėjimo elektromobiliais, „Volvo Cars“ nusprendė gaminti visiškai konkurencingą elektrinį automobilį ir paleisti jį į prabangos segmentą. Buvo nuspręsta, kad geriausias įmanomas modelis šiam tikslui bus C30. Taigi, buvo pagamintas ribotas skaičius automobilių ir jie buvo išnuomoti keletui susidomėjusių klientų. Tuomet buvo surinkti ir panaudoti šių klientų atsiliepimai, kad padėtų toliau tobulinti „Volvo Cars“ elektrifikavimo technologiją.

TAIP GIMĖ HIBRIDAS

2005 m. „Volvo Cars“ grįžo prie idėjos sukurti naują hibridinį modelį. Pasiūdo daugybės tyrimų rezultatais nuspręsta, kad „plug-in“ technologiją naudojantis hibridinis automobilis suteiktų geriausios visapusiškos naudos tiek vairuotojams, tiek aplinkai. Tuomet, kaip ir aštuntajame dešimtmetyje, užgriuvo pasaulinė ekonomikos krizė, dar kartą privertusi automobilių pramonę prisitaikyti ir pasiūlyti novatoriškų sprendimų, kad galėtų tenkinti laikmečio poreikius. Tad 2008 m. pabaigoje „Volvo Cars“ ėmėsi darbo. Rezultatas buvo pirmasis pasaulyje „Volvo V60 Plug-in Hybrid“, paleistas į gamybą 2012 metais. O visa kita, kaip jie sako, yra istorija.

KELIAS TOLYN

Šiandien pirmoji pasaulyje „Volvo Cars“ „plug-in“ hibridinė technologija leidžia „Volvo“ vairuotojams džiaugtis visais daugiau kaip 40 metų trukusių tyrimų pranašumais: išskirtinai gera degalų ekonomija, ypač maža tarša ir puikiomis charakteristikomis. Bet mūsų darbai nesustoja. Pagal savo elektrifikavimo strategiją mes įsipareigojome iki 2025 m. išleisti į kelius vieną milijoną elektrifikuotų automobilių ir siekti, kad elektriniai automobiliai iki tų pat metų sudarytų 50 procentų parduodamų automobilių skaičiaus. Mes tą pasieksime siūlydami naujus visiškai elektrifikuotus automobilius ir pristatydami vis daugiau iš tinklo įkraunamų hibridų.

Per pastaruosius penkerius metus mes suprojektavome dvi naujas bazines platformas ir visą gamą efektyvių, išimtinai keturių cilindų variklių. Visi jie suprojektuoti turint omenyje elektrifikavimą. Taigi, nuo 2019 m. visi išleidžiami nauji „Volvo“ modeliai bus prieinami arba kaip nuosaikūs hibridai („plug-in“ hibridai), arba kaip akumuliatoriniai elektromobiliai. Tai jau prasidėjo nuo T8 benzininį įkraunamų hibridinių XC90, S90, V90 variantų ir visiškai naujo XC60.

LAIKAI, JIE KEIČIASI

Nuo tada, kai „Volvo Cars“ pirmąsias nusprendė „prisijungti“, požiūris į elektromobilius pasikeitė. Abejonių sumažėjo, žmonės pripažino potencialią naudą ir suprato, kad kalbant apie charakteristikas nebereikalingi kompromisai. Be to, šiandien mūsų gyvenimo ir vairavimo įpročiai atrodo natūraliau prisitaikę prie elektrifikavimo. Mes turime daugiau aplinkosaugos žinių, ir dauguma iš mūsų savo automobilius naudoja važinėti mieste, o ne ilgomis kelionėms. Kaip sakėme anksčiau, laikas yra viskas. Arba, kaip pasakytų Bobas Dylanas: „The times they are a-changin“ („Laikai, jie keičiasi“).

OFF

Jei paklaustumėte žmonių, ką jie pakeistų ar patobulintų savo mobiliajame telefone, nešiojamajame kompiuteryje arba „Kindle“ skaityklėje, kaip manote, ką jie atsakytų? Kai kurie paminėtų dizainą, kiti galbūt nurodytų tinkamumą naudoti, bet didžioji dauguma norėtų to paties dalyko – kad akumulatorius laikytų ilgiau. Tačiau šis ilgesnio akumuliatorių veikimo pageidavimas nėra susijęs tik su nešiojamaisiais kompiuteriais ir telefonais, yra dar vienas mobilus įrenginys, kurio akumuliatorių veikimą pagerinti mums kaip niekad svarbu – tai mūsų automobiliai.

Mums žengiant į naują susidomėjimo elektrifikavimo sritimi ir jos inovacijų erą, kaip niekad anksčiau, daug laiko ir pastangų investuojama automobilių akumuliatoriams, kurie būtų įkraunami sparčiau ir laikytų ilgiau, kurti. Kad daugiau sužinotume apie „Volvo Cars“ darbus tobulinant akumulatorius, susitikome su Ulriku Perssonu ir Johanu Sjöstedtu – dviem „Volvo Cars“ Varomosios jėgos energijos sistemų padalinio „Propulsion Energy Systems“ vadovais, kurie leido savo dienas projektuodami

ir tobulindami akumulatorius ir įkroviklius, tiekiančius energiją Jums ir Jūsų „Volvo“ keliaujant į išmanesnę, darnesnę ateitį.

ULRIK PERSSON – TRAUKOS ŽMOGUS

„Volvo Cars“ pradėjo dirbti elektrifikavimo srityje aštuntajame dešimtmetyje, – aiškina Ulrikas Perssonas, dirbantis „Volvo Cars“ nuo 1991 m. – Devintajame ir dešimtajame dešimtmetyje buvo daugiau projektų, tačiau reikalai iš tiesų pajudėjo pradėjus kurti elektromobilį C30 ir, žinoma, „V60 Plug-in Hybrid“. Kai kurie inžinieriai, dirbę su šiais ankstyvaisiais projektais, tebėra su mumis ir prie stalo perteikia daug žinių.“ Paties Ulriko karjera „Volvo Cars“, prieš pereinant dirbti į Tyrimų ir plėtros vadovybės grupę, prasidėjo Variklių valdymo padalinyje. Jis dirba „Volvo“ automobilių elektrifikavimo srityje nuo 2009 m., o šiandien yra Traukos akumuliatorių plėtros padalinio direktorius. Taigi, iš ko susideda įprasta Ulriko ir jo kolegų diena, kai jie projektuoja „Volvo“ automobilių rytdienos akumulatorius?

SKIRTUMAS SLYPI DETALĖSE

„Mūsų komandą sudaro 100 inžinierių, kurie visi kuria traukos akumulatorius. Komanda atsakinga tiek už techninę, tiek už programinę įrangą. Kartu su kolege Malin, kuri tvarko programinę įrangą, aš stengiuosi palengvinti komandai atlikti darbą ir jiems padėti. Tai apima viską – nuo geros



PASPAUSTI JUNGIKLĮ // „VOLVO“ AKUMULIATORIŲ LABORATORIJA

darbinės aplinkos užtikrinimo iki strateginių sprendimų priėmimo.“

Traukos akumuliatorių plėtos padalinyje Ulrikas ir jo komanda dirba kurdami akumuliatorius tiek „plug-in“ hibridams, tiek gryniems elektromobiliams. Tačiau koks skirtumas egzistuoja ir kaip jie kurs akumuliatorius, kurie suteiktų viską, ko žmonės tikisi iš „Volvo“?

„Na, pagrindai yra tokie patys, – pradeda Ulrikas. – Karkasas turi apsaugoti akumuliatorių, programinė įranga turi efektyviai valdyti akumuliatorių sistemą, o chemija turi būti kruopščiai išbandyta, kad būtų užtikrinta, jog mūsų klientai atras tikrą „Volvo“ kokybę. Tačiau pagrindinis skirtumas yra iškrovimo ciklų skaičius: „plug-in“ hibridas bus iškraunamas vieną ar du kartus per dieną, o grynojo elektromobilio akumuliatorius bus visiškai iškrautas tik keletą kartų per savaitę. Kitas didelis skirtumas, žinoma, yra dydis. Grynojo elektromobilio akumuliatorius užima beveik viso automobilio grindų plotą, tad jis turi būti kruopščiai suprojektuotas taip, kad padėtų užtikrinti pasaulyje pripažintą „Volvo Cars“ saugumą susidūrimo atveju.“

UŽTIKRINTI SAUGUMĄ ELEKTRIFIKAVIMO AMŽIUJE

Kai kalbama apie bet kurio „Volvo“ automobilio gamybą, dėl saugumo nedaroma jokių kompromisų. Akumuliatorių kūrimas – taip pat ne išimtis. Taigi, kad užtikrintų optimalų saugumo, ilgaamžiškumo ir veikimo

lygį, Ulrikas su komanda „Volvo Cars“ akumuliatorių laboratorijoje atlieka kruopščius bandymus.

„Mes atliekame plačios apimties ciklų, programinės įrangos ir sistemų bandymus, – paaiškina Ulrikas. – Jie atliekami tiriant elementus, modulius ir paketus. Kad įsitikintume, jog sistema bus ilgaamžė, taip pat atliekame struktūrinius ir aplinkos bandymus. Mes testuojame kuriamą ir tobulinamą programinę įrangą. Tai vadinama nuolatine integracija ir padeda užtikrinti, kad programinė įranga būtų be klaidų, kai pasieks akumuliatorių ir automobilį.“

Dalyvauti kuriant automobilių pramonei tokias svarbias dalis, be abejonės, yra iššūkis, tačiau potencialus atlygis už tai tikrai to vertas. Taigi, kokių naujovių jo komanda pateiks pasauliui ateityje?

„Aš esu laimingas, būdamas besikeičiančios visuomenės dalimi, ypač kai kalbama apie aplinkosaugą, taip pat ir charakteristikas. Grynojo elektrinio automobilio važiavimo charakteristikos daugeliu atžvilgių lenkia turinčių tradicinius variklius automobilių charakteristikas. Ir šią išvadą padarė sena „benzininė galva“, – nusijuokia Ulrikas. – Elektrifikuodami mes galime sukurti geresnę vietą gyventi ateities kartoms. Tikiuosi, kad per 10 metų kiekvienas išgalės naudotis elektriniu automobiliu, nesvarbu, kur jis gyvena. Aš žiūriu labai optimistiškai – mes pasieksime šį tikslą.“



„Jei mes priartėtume prie nulinės taršos emisijos, manau, tai būtų geriausias paveldas, kurį galėtume palikti po savęs.“

JOHAN SJÖSTEDT

JOHAN SJÖSTEDT: STIPRIAUSIAI ĮKRAUTI

„Volvo Cars“ turi keletą skirtingų padalinių, kurių užduotis – kurti sparčiau įkraunamus ekonomiškai efektyvius akumulatorius tiek „plug-in“ hibridams, tiek gryniesiems elektromobiliams. Nors gryniesiems elektromobiliams jau laimi vairuotojų pasitikėjimą ir sėkmingai tampa įprasti, kyla kitas iššūkis, kurį teks įveikti, – tai efektyvios įkrovimo infrastruktūros plėtra. Tai iššūkis, su kuriuo susiduria „Volvo Cars“ įkrovimo skyrius.

Ir būtent jame surasite Johaną Sjöstedtą.

Johano karjera „Volvo Cars“ prasidėjo 2005 m.

„Volvo“ saugumo centre. Elektrifikavimo srityje jis dirba nuo 2007 metų, šiuo metu yra „Volvo Cars“ įkrovimo skyriaus direktorius. Taigi, kaip atrodo įprasta Johano darbo diena – ar toks dalykas išvis egzistuoja?

„Sąžiningai kalbant, labai nedaug dienų yra tokios pačios, ypač kai dirbate tokia srityje, kaip mūsų, kuris yra gana jaunas ir nuolat besivystantis, – paaiškina Johanas. – Mūsų skyrius atsakingas už automobilyje įrengtų įkroviklių, nuolatinės srovės keitiklių (elektros energijos keitiklių), taip pat tiek aparatinių, tiek programinių sprendimų kūrimą. Mes taip pat praleidžiame daug laiko studijuodami mokymo programas. Žinoma, daug išmokome iš savų projektų.“

PRISTATANT TAI, KAS KEIČIA ŽAIDIMO TAISYKLES

Ne taip seniai žmonės dar priešinosi elektrifikavimo idėjai. Taip buvo dėl to, kad elektromobiliai buvo vertinami kaip brangūs, nepatikimi ir šiek tiek nuobodūs vairuoti. Tačiau kai akumuliatorių technologijos išsivystė ir akumulatoriai tapo pigesni ir patikimesni, viskas pasikeitė.

Pradėjus gaminti „Volvo V60 Plug-in Hybrid“, jis pakeitė žmonių požiūrį į elektrifikavimą. Tai buvo unikalus automobilis, leidęs jiems džiaugtis visais elektrifikavimo pranašumais ir nesirūpinti dėl ekonominės ar pastebėtos praktinės rizikos.

„Puikus dalykas, kalbant apie įkraunamus hibridus, yra tas, kad jie suteikia žmonėms progą prisitaikyti, taip pat leidžia išvengti nerimo dėl galimo nuvažiuoti atstumo, – aiškina Johanas. – Tačiau štai ką dar pastebėjome: daug žmonių, pradėjusių vairuoti „plug-in“ hibridus, mėgino kiek įmanoma ilgiau važiuoti naudodami elektros energiją – jie atrodė netgi šiek tiek to apsėsti. Daugelis iš jų suprato, kad netgi turėdami mažą akumuliatorių jie galėtų rūpintis savo kasdieniniais reikalais naudodamiesi elektra. Taip pat buvo nesunku įprasti prie žaibiškai veikiančio sukimo momentą turinčio elektromobilio važinėjimo ypatybių.“

Didžiausias pokytis ateis, kai atsiras tinkama, patikima spartaus

įkrovimo infrastruktūra. „Manau, gana greitai beveik visuose didžiuosiuose miestuose bus užtikrinta galimybė įkrauti automobilius. Kai kurių didžiųjų miestų centruose gali netgi iš viso būti uždrausta naudoti vidaus degimo variklius. Taip pat mes šiuo metu ieškome būdų, kaip užtikrinti, kad žmonės galėtų patogiai įkrauti automobilius keliaudami. Deja, šiuo metu negaliu per daug apie tai pasakoti“, – nusijuokia Johanas. Suprantama. Tačiau iš tiesų, ar Johanas galėtų leisti mums susipažinti su kai kuriomis inovacijomis, su kuriomis jis ir jo komanda dirba?

„Akivaizdu, aš negaliu pasakoti Jums visko, su kuo mes dirbame, bet galiu apytiksliai nušviesti, ko galima laukti ateityje.“

ŽVILGSNIS Į ATEITĮ

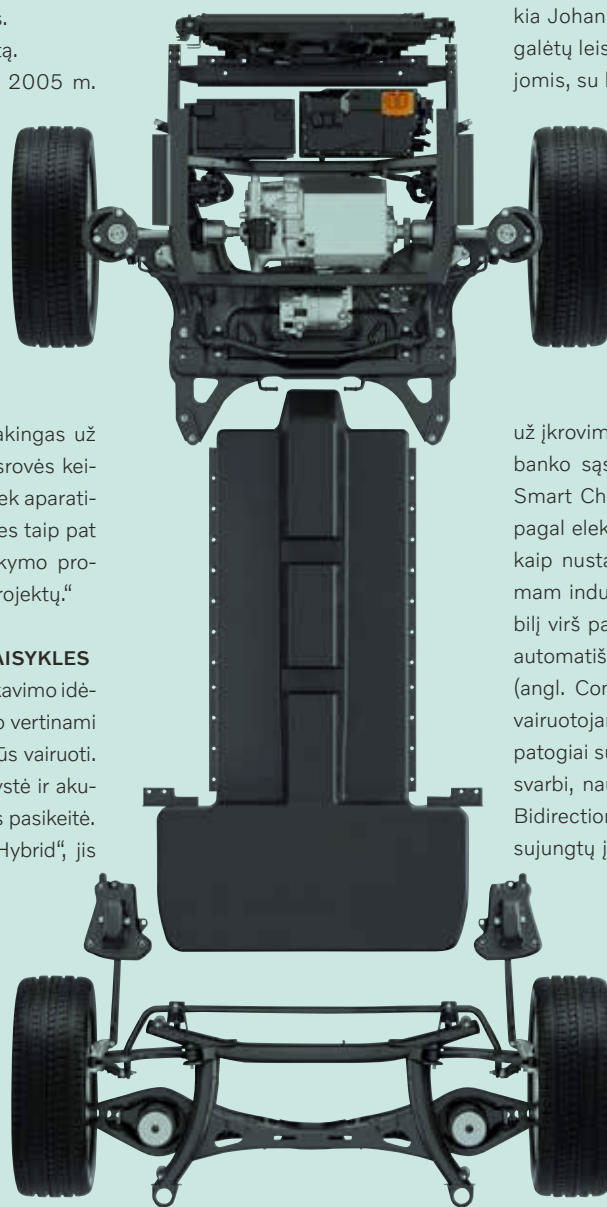
„Yra tokia inovacija, pavadinta „prijunk, krauk ir susimokėk“ (angl. Plug And Charge). Tuomet automobilis prijungiamas prie įkrovimo stotelės ir mokesčiai

už įkrovimą automatiškai nuskaičiuojamas iš savininko banko sąskaitos. Dar yra išmanusis įkrovimas (angl. Smart Charging), kai įkrovimas valdomas, pavyzdžiui, pagal elektros tinklo apkrovą, elektros kainą arba taip, kaip nustatyta programėlėje. Belaidžiam, dar vadinamam indukcinio, įkrovimui pakanka pastatyti automobilį virš pagrindo plokštės, kur jis bus pradėtas įkrauti automatiškai. Galvaninis/indukcinis įkrovimas kelyje (angl. Conductive / Inductive Road Charging) leidžia vairuotojams įkrauti savo automobilius važiuojant arba patogiai sustojus kelkraštyje. Paskutinė, bet ne mažiau svarbi, naujovė yra V2G – dvikryptis įkrovimas (angl. Bidirectional Charging). Tai leidžia keletą automobilių, sujungtų į elektros tinklą, naudoti kaip „elektros tinklo apkrovos lygintuvus“. Tai reiškia, kad, jei elektros tinklas patirtų trumpalaikę perkrovą, automobilių grupė galėtų trumpą laiką iš tikrųjų siųsti elektros energiją atgal į elektros tinklą. Tada šie automobiliai būtų įkraunami tuomet, kai elektros tinklas nėra visiškai panaudojamas, pavyzdžiui, naktį.“

Su elektrifikavimu technologijos, inovacijos ir netgi mūsų požiūris nuėjo ilgą kelią. Kad tai pamatytume, pakanka pažvelgti į Johano būsimų

inovacijų sąrašą. Taigi, dabar, kai nukeliavome taip toli, kur eisime toliau? Ko Johanas tikisi iš ateities?

„Tikiuosi, kad mes, dirbdami „Volvo“, galėsime parodyti kelią pirmyn imdami išmanių, saugių ir ekologiškų transporto technologijų sprendimus, – sako jis. – Jei mes priartėtume prie nulinės taršos emisijos, manau, tai būtų geriausias paveldas, kurį galėtume palikti po savęs.“ ■





Volvo Cars recommends Castrol EDGE Professional



BOOSTED WITH
TITANIUM FST™



VOLVO RENKASI CASTROL EDGE.

TITANO STIPRUMAS
MAKSIMALIAM REZULTATUI



www.balticoil.eu

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

Castrol
EDGE
PROFESSIONAL

MODERNI KLASIKA

„VOLVO CAR LIFESTYLE COLLECTION“

Mes skiriame tiek pat dėmesio „Volvo Car Lifestyle Collection“ („Volvo Car“ laisvalaikio kolekcija“) dizainui, kokybei ir medžiagoms, kiek ir kurdami savo automobilius. Rezultatas yra kolekcija daiktų, kuriuos iš tikrųjų norėsite turėti – nuo prabangių žieminių šildyklių iki moderniausių garso aparatūros priedų.

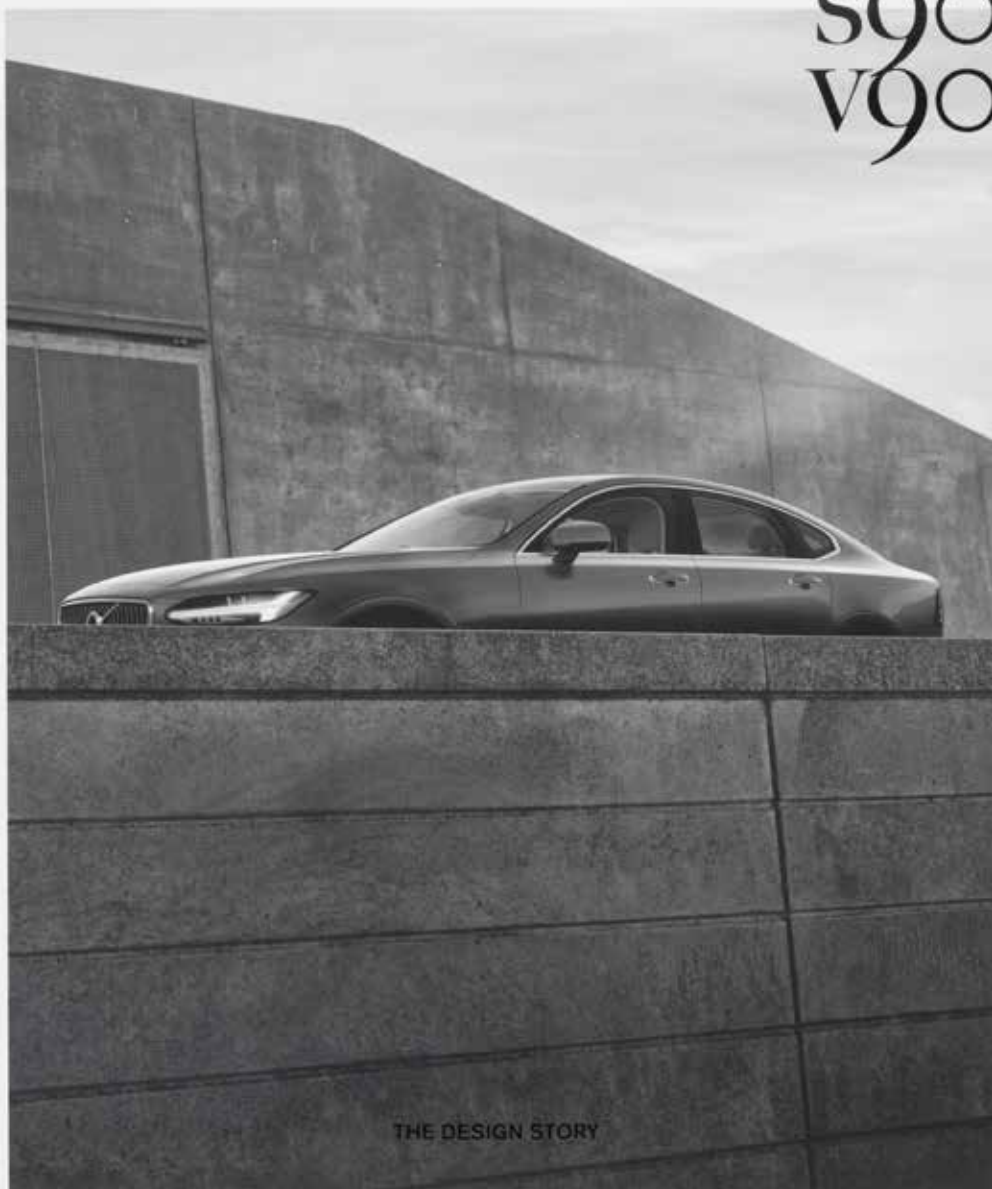
Mes taip pat pasinaudojome bendradarbiavimo galia, kad pateiktume jums tokius daiktus, kaip „Bowers & Wilkins“ triukšmą slopinančios ausinės, rinktinis „Orrefors“ krištolas ir dailiai pasiūti „Sandqvist“ odiniai krepšiai bei aksesuarai.



1. VYRIŠKI „P1800“ BAMBUKO PLUOŠTO MARŠKINĖLIAI 40 € 2. „BOWERS & WILKINS“ AUSINĖS 649 € 3. ODINIS DIRŽELIS SU ŽIEDU RAKTAMS, ŠVIESUS IR JUODAS 17 € 4. ŠIAURIETIŠKAS ŠALIKAS, ŠVIESIAI PILKAS 106 € 5. „STELTON TO GO CLICK“ TERMOSINIS PUODELIS, 340 ML 38 €

collection.volvocars.com

XC90
S90
V90



THE DESIGN STORY

KNYGA – „THE DESIGN STORY“ („DIZAINO ISTORIJA“) 81 €



SUKURTA IŠ DALYKŲ, KURIE SVARBŪS

NAUJASIS „VOLVO V60“

Automobiliai nėra pagaminti vien tik iš sudėtingų dalių. Jie kuriami iš prisiminimų ir patirties, kurie perduodami iš kartos į kartą. Naujasis „Volvo V60“ suprojektuotas tam, kad padėtų jums dalytis akimirkomis, patirti daugiau ir susikurti prisiminimus, kurie išliks visam gyvenimui, nes „Volvo“ automobiliai sukurti iš dalykų, kurie iš tikrųjų svarbūs.

„Volvo Cars“ dar 1953 m. išleistas universalas „Duett“ buvo pirmasis tokios rūšies automobilis, specialiai suprojektuotas žmonių poreikiams tenkinti tiek darbe, tiek laisvalaikio. Šis universalumas leido „Duett“ tapti vienu iš visų laikų mėgstamiausių „Volvo“ modelių. Iš pat pradžių buvo aišku, kad žmonių ir laikmečio poreikius tenkinančių automobilių universalų kūrimas „Volvo Cars“ yra natūralus dalykas.

Dabar kaip įkvėpimą naudodami mūsų paveldą, kuriuo didžiuojamės, sukūrėme automobilį, kuriame be vargo suderintas praktiškumas, veikimo charakteristikos ir stilius ir kuriam lemta užimti vietą greta puikiųjų praeities „Volvo“ universalų. Šis automobilis yra naujasis „Volvo V60“.

SUPROJEKTUOTAS NAUJAJAI KARTAI

Naujasis V60 yra šiai dienai pritaikytas klasikinis „Volvo“ universalas, turintis dailias skandinaviškas linijas, užtikrintą siluetą ir elegantiškas išorės detales. Tai unikaliai suprojektuotas automobilis, kad tenkintų energingos naujosios universalų mylėtojų kartos poreikius. Tikslingos priekinės grotelės ir skulptūriški šonai pabrėžia atleisti automobilio charakterį, o griežtai apibrėžta galinė dalis išreiškia dinamiškumą. Turintis savimi pasitikinčią natūrą ir tvirtą tikslo pojūtį naujasis „Volvo V60“ yra idealus automobilis žmonėms, kurių gyvenimas aktyvus ir kurie stilių vertina taip pat, kaip ir praktiškumą.

JAUDINANTIS PRAKTIŠKUMAS

Dabar, paminėjus praktiškumą, širdis gal ir nepradės plakti smarkiau, tačiau kalbant apie įkvėpimo kupiną interjerą ir sumanius vietų bagažui sprendimus, tai netikėtai tampa kažkuo, kuo galima susižavėti.

Naujojo V60 vidus yra vienas praktiškiausių ir erdviausių iš savos klasės automobilių. Galinėje sėdynėje sėdintiems keleiviams ploni priekinių sėdynių atlošai ir dailiai suformuotos galinės sėdynės suteikia pakankamai vietos kojoms ir patogią atramą. Jūsų turtui skirta erdvi bagažinė, kurios tūris – 529 litrai iki galinių atlošų viršaus ir dar didesnis nulenkus galinius atlošus žemyn.

Po bagažinės grindimis sumaniai įrengta naudinga daiktinė leis paslėpti vertingus daiktus nuo pašalinių akių. Taip pat ten yra keturi kabliai pirkinų krepšiams ir krovinio tvirtinimo ašelės, kad viskas, ką vežatės, būtų atgabenta saugiai ir patikimai. Taigi, kad ir ką darytumėte: ar susiruoštumėte savaitgalio nuotykiams, ar paprasčiausiai priištumėte kasdienius iššūkius, naujasis „Volvo V60“ suteiks erdvę ir pagalbą, kurių jums reikia.

UNIVERSALAS, SIŪLANTIS DAUGIAU

Tačiau naujasis V60 siūlo daugiau nei vien tik praktiškumas. Pažangi važiuoklė, galingas variklis ir važiavimo režimų pasirinkimas reiškia, kad visuomet galėsite mėgautis įtraukiančio ir dinamiško vairavimo potyriu. Prabangus interjeras – tai suderintas tikras skandinaviškų amatų meistrų meistras ir geriausios medžiagos, taip sukuriant puikią erdvę, į kurią gera žvelgti ir kurioje dar maloniau leisti laiką.

Visos naujam V60 pritaikytos technologijos suprojektuotos atsižvelgiant į jūsų poreikius – taip, kad būtų intuityvios ir naudotis jomis būtų kaip įmanoma paprasčiau. Jutiklio ekrano technologijos ir valdymo balsu derinys reiškia, kad pasiekti ir valdyti tokias programas ir funkcijas, kaip navigacija, klimato valdymas ir „Sensus“ pramogų sistema, niekad lig šiol nebuvo paprasčiau ar saugiau.

SAUGUS AUTOMOBILIS MODERNIAM PASAULIUI

Žinoma, negalėtume kalbėti apie naująjį V60 nepaminėję saugumo, ypač dėl to, kad saugos sistemos naujajame V60 daro jį vieną saugiausių automobilių kelyje. Automobilis jau standartinėje įrangoje gauna plačią automobilio saugos įtaisų gamą, įskaitant pažangias vairuotojo atramos sistemas, ir nauju pirmuoju saugos pasaulyje automatinio stabdymo įtaisu, padedančiu sušvelninti priešpriešinius susidūrimus.

Tačiau visa tai skirta ne tik jums, jūsų keleiviams ir kitiems eismo dalyviams, kuriuos apsaugoti suprojektuotas naujasis V60. Jis taip pat truputį padeda išsaugoti aplinkinį pasaulį. Turint omenyje „Volvo Cars“ novatorišką elektrifikavimo strategiją – nuo 2019 m. elektrifikuoti visus naujus automobilius, naujasis V60 pateikiamas su dviem iš tinklo įkraunamos hibridinės jėgainės variantais.*

NUKELIAVOME ILGĄ KELIĄ

Nėra abejonių, kad „Volvo“ universalai nuo 1953 m., kai buvo išleistas „Duett“, nukeliavo ilgą kelią. Tačiau su kiekviena nauja karta iš naujo įvertinamas šis įspūdingas (ypač švediškąs) automobilio tipas. Ir visa tai suteikia progos kaupti prisiminimus, įgyti patirčių, kuriomis galima dalytis, ir kurti pasakojimus, kuriuos perduosime kitai kartai.



* Naujasis T6 Twin Engine AWD benzininis „plug-in“ hibridas, išvystantis bendras 340 AG, arba T8 Twin Engine AWD benzininis „plug-in“ hibridas, teikiantis 390 AG.

VISADA JŪSŲ PASLAUGOMS VOLVO ON CALL

Kažkur yra idealus jūsų vairavimo kompanionas – kas nors, padarysiantis kiekvieną kelionę malonesnę. Jie patikimi, linksmi ir visuomet pasirenę ištiesti pagalbos ranką, kai jums jos reikia. Bet kur surasti ką nors panašaus? Laimei, nereikia dairytis labai toli. Leiskite pristatyti Jums „Volvo On Call“.

Kai „Volvo On Call“ (pažodžiui – „Volvo pagal iškvieta“) buvo pirmą kartą pristatyta dar 2001 m., tai visų pirma buvo automobilio saugos paslauga, suteikiant „Volvo“ vairuotojams geriausią įmanomą pagalbą, jei nutiktų kas nors netikėta. Tačiau šiandien „Volvo On Call“ išsivystė į sudėtingą susietų paslaugų gamą, įskaitant prizais apdovanotą išmaniųjų telefonų programėlę, kuri ne tik pagerins Jūsų kelionę, bet padarys geresnę ir jūsų dieną, ar būtumėte namie, kelyje ar biure. O dabar mes su pasididžiuoju skelbiame, kad „Volvo On Call“ nuo 2018 m. vidurio bus pateikiama kaip standartinė visuose naujuose „Volvo“ automobiliuose.*

PUIKIOS KELIŅĖS PRASIDEDA NUO NAMŲ

Sėkmingiausios kelionės prasideda ne tada, kai paleidžiate variklį. Jos prasideda namie nuo trupučio planavimo ir pasiruošimo. Deja, ne kiekvienas šiomis dienomis tam turi laiko. Štai kodėl mes aprūpinome „Volvo On Call“ programėlę plačia gama išmaniųjų funkcijų, kurios leis jums pasiruošti kelionei iš anksto – greitai, patogiai ir iš namų jaukumo.

Prieš išvykdam iš namų galite pasinaudoti „Volvo On Call“ programėle – patikrinti, ar Jūsų automobilio gyvybiškai svarbūs statistiniai parametrai yra tokie, kokie turėtų būti, įskaitant padangų slėgį, ploviklio ir stabdžių skysčio lygį, ji gali Jums netgi pasakyti, kiek kilometrų nuvažiuosite su bake esančiu benzino likučiu. Ši programėlė taip pat gali būti panaudota tam tikroms Jūsų automobilio funkcijoms valdyti nuotoliniu būdu.

Nuotolinis klimato valdymas, pavyzdžiui, leidžia prieš išeinat iš namų nustatyti stovėjimo šildytuvo laikmatį, kad nereikėtų jaudintis, jog žiemos rytą teks lipti į šaltą automobilį ar atitirpdyti užšalusį. Tuo tarpu funkcija „Send to Car“ („Siųsti į automobilį“) leidžia iš anksto nusiųsti kelionės tikslą tiesiai iš Jūsų išmaniojo telefono į navigacijos sistemą. Taigi, kai ateina laikas leisti į kelionę, maršrutas jau užprogramuotas ir paruoštas vykti. Ši programėlė netgi gali padėti jums nenukrypti nuo savojo užimto grafiko. Viskas, ką Jums reikia padaryti, tai leisti prieigą prie savojo kalendoriaus, ir ji siųs priminimus apie visas būsimas užduotis.

Dabar, esu tikras, sutiksite, jog tai jau visai padorus pranašumų sąrašas. Bet Jūs dar net neišsukote iš įvažiavimo. Taigi, ką „Volvo On Call“ gali atlikti Jums, kai esate kelyje?

KELYJE

„Volvo On Call“ pradėjo savo gyvavimą kaip saugos paslauga. Ir mes su pasididžiuoju sakome, kad nesvarbu, kaip ji išsivystė bėgant metams, savo šaknų ji nepamiršo. „Volvo On Call“ tebetiekia „Volvo“ vairuotojams paslaugas ir pagalbą avariniais atvejais 24 valandas per parą, septynias dienas per savaitę, 365 dienas per metus.

Avariniu atveju paspaudę „SOS“ mygtuką būsite iškart sujungti su mokytais operatoriais, kurie naudodamiesi GPS tiksliai nustatys Jūsų buvimo vietą ir pasiųs reikiamą pagalbą. „Volvo On Call“ mygtukas veikia kaip Jūsų gedimų šalinimo paslauga pagal pareikalavimą, o pranešimo apie susidūrimą funkcija automatiškai įspėja „Volvo On Call“ operatorių, ar iššovė oro pagalvė, ar suveikė saugos diržo įtempikliai. Žinoma, galimybė, kad nutiks tokie dalykai, yra nedidelė, tačiau ramiau žinoti, kad visuomet yra kas Jus saugo.

NUO SAUGOMOS GYVYBĖS IKI TAUPOMO LAIKO

Kartu su šiomis potencialiomis gyvybės saugojimo priemonėmis „Volvo On Call“ taip pat siūloma visa gama novatoriškų laikų taupančių ypatybių. Pavyzdžiui, imtis pastatyti automobilį. Nė vienam nėra malonu mėginti surasti vietą automobiliui pastatyti, ypač jei spaudžia laikas arba esate nepažįstamoje vietoje. „Volvo On Call“ suras Jums stovėjimo vietą, praneš, kiek ji kainuoja, ir tada nuves tiesiai iki jos.

Tačiau kalbama ne tik apie stovėjimą. Jei turite „plug-in“ hibridą, programėlė taip pat suras ir pateiks nurodymus, kaip pasiekti artimiausią prieinamą įkrovimo stotelę. Tuomet galite išsaugoti tą vietą, kad visuomet tiksliai žinotumėte, kur vykti, jei Jūsų „Volvo“ akumulatoriai bus išsikrovę. Galite netgi programėle nustatyti laikmatį, kuris pradės ir nustos krauti Jūsų automobilį tam tikru laiku.

Tačiau „Volvo On Call“ ne tik pasiūlys pagalbos ranką namie arba kai esate kelyje. Dėl tokių naujovių, kaip „Volvo In-car Delivery“ („Prekių pristatymas į automobilį“), „Volvo On Call“ programėlė taip pat gali padėti dalytis darbo krūviu, kai esate biure. Su „Volvo In-car Delivery“ prekės, kurias perkate internetu, gali būti pristatytos ne į namus, o į Jūsų automobilio bagažinę. Taigi, Jums nebereikės gaišti brangaus laiko laukiant kurjerio.

ŠVIESI ATEITIS

Raktelio nereikalaujančios inovacijos, kaip Volvo In-car Delivery, tokioms tinklinėms paslaugoms, kaip „Volvo On Call“, atvėrė jaudinančią naujų galimybių pasaulį. Tik pagalvokite, ką galėtų atnešti ateitis. Jūsų automobilis užregistruotas techninei priežiūrai atlikti. Tačiau užuot atvairavę savo „Volvo“ į dirbtuves patys, paliekate jį pasiimti mums nuo Jūsų darbo vietos pasinaudojant skaitmeniniu rakteliu. Mes automobilį sutvarkome ir grąžiname, kol neatėjo laikas Jums važiuoti namo po darbo dienos. Paprasta.

Tokios paslaugos, kaip ši, nėra jau tokios tolimos. Ir dėl tokių inovacijų, kaip „Volvo On Call“, jos tampa vis artimesnės. Tad leiskite tai išgirsti savajam idealiam vairavimo kompanionui.

* „Volvo On Call“ bus siūloma kaip standartinė visose Europos rinkose, išskyrus keturias Šiaurės šalių rinkas „Kinetic“ apdailos lygio (kai kuriose rinkose tebeapdavinėjama „Kinetic“) daugelyje Europos rinkų modeliai V40 ir „V40 Cross Country“



KAIP TAI GAMINAMA

JUNGTINĖSE AMERIKOS VALSTIJOSE

APŠILANKYMAS NAUJOJE „VOLVO CARS“ GAMYKLOJE ČARLSTONE, JAV

TEKSTAS / NUOTRAUKOS // MATT O'LEARY / MARCEL PABST

30

PASAKOJIMAS





Visiškai nauja „Volvo Cars“ gamykla Pietų Karolinoje yra vieta, kur debiutavo naujasis „Volvo S60“, prabėgus vos keletui metų po to, kai buvo padėta pirmoji įmonės plyta. Tačiau gamykla ne tik gamina puikius automobilius – ji taip pat suteikia sričiai tūkstančius darbo vietų, padėdama stiprinti vietos bendruomenes. Mes nuvykome į Čarlstoną pasikalbėti su vietine komanda ir išsiaiškinti, kas daro šią naują gamyklą tokiu puikiu ir laiku atsiradusiu „Volvo Cars“ visatos papildymu.

Šis pirmo žvilgsnio ji atrodo tiksliai tokia, kokia yra – naujai pastatyta „Volvo“ gamykla, gaudžianti nuo energijos ir parengta pradėti gamybą. Žmonės, dėvintys ryškius oranžinius ir mėlynus kombinезonus, juda pirmyn ir atgal. Didžiulių pastatų viduje programuojami robotai, surenkamos dalys, montuojami rėmai, atliekamos patikros ir įvairių surinkimo etapų automobiliai slenka ilgu gamybos konvejeriu. Tačiau taip pat atkreipsite dėmesį į tai, kad ši gamykla yra toli nuo bendrovės centrinės būstinės Geteborge. Vietoje aukštų Švedijos eglių ir beržų ją supa palmės. Ore suka ratus ne kirai, o raudonuodegiai suopiai. Ir nėra nedidelių kelio ženklų, perspėjančių vairuotojus apie miškuose klaidžiojančius briedžius: jų vietoje galite matyti didžiules skelbimų lentas, raginančias nešerti aligatorių.

Ši visiškai nauja „Volvo“ gamykla oficialiai atidaryta 2018 m. vasarą po dešimtmečių planavimo, diskusijų ir trejų metų statybos bei pasirošimo laikotarpio. Ji yra apie 45 minutes kelio nuo Čarlstono, Pietų Karolinos širdyje, JAV pietryčiuose. Ji buvo sveikinama kaip puikus, laiku atsiradęs „Volvo Cars“ plėtinys ir puiki naujieta vietos bendruomenei, sukurianti tūkstančius darbo vietų tarp savų sienų ir dar tūkstančius savojoje išplėstoje vietinių tiekėjų tinklo visatoje. Ir tai vieta, kur, atkreipdamas pasaulio dėmesį, debiutavo naujasis „Volvo S60“.

Žinoma, mes norėjome pamatyti, kas vyksta už gamyklos vartų. Taigi, nuvykome į Čarlstoną susipažinti su ten dirbančiais žmonėmis.

Norėjome tiksliai išsiaiškinti, kaip atrodo, kai dalelė švediškos pramonės yra persodinama į saulės kepinamą Pietų Karolinos kraštovaizdį, ir kaip „Volvo“ gali kurti tiek kokybiškus automobilius, tiek tvirtą darbuotojų bendruomenę visiškai naujoje vietoje.

Čarlstono įmonė, kaip žinoma viduje, išaugo įspūdingais tempais. Pirmoji duobutė pamatams buvo iškasta 2015 m. ir pagal JAV įprastą tradiciją kastuvai, kuriuo tai buvo padaryta, dabar kabo ant valdybos posėdžių kabineto sienos išblizgintame biurų korpuse. Iki mūsų apsilankymo įmonė išaugo, užimdama visą daugiau kaip 200 000 kvadratinų metrų plotą, išsišakodama naujai nutiesto kelio, pavadinto „Volvo Car Drive“, gale.

Kaip sako Katarina Fjording, „Volvo Cars“ viceprezidentė gamybai ir logistikai, priėmusi mus ir aprodžiusi naująją gamyklą, bendrovė žaidė su idėja statyti gamyklą JAV dešimtmečiais. „Apie gamybos įmonės statybą JAV pakalbėdavome daugiau kaip 30 metų, – sakė ji. – Tai buvo didžiausia mūsų rinka ir tai yra antroji pagal dydį automobilių rinka pasaulyje.“ Tai svarstant svarbus veiksnys buvo tas, kad čia nebuvo bendrovės startas visiškai nuo nulio rinkoje, kuri, tiesą sakant, mėgsta automobilius, kurioje prekės ženklas jau gerai įsitvirtinęs ir kuri labai ilgą laiką žinoma dėl automobilių pramonės galimybių.

„Volvo Cars“ pardavimas JAV sėkmingas dešimtmečiais. JAV 2017 m. jau buvo parduota daugiau kaip 81 500 „Volvo“ automobilių,

ir šis skaičius sveikai auga. Tad buvo galima pajusti, kad tai tinkamas laikas ištikimoje ir klestinčioje rinkoje plėsti gamybos veiklą. Kaip aiškina Katarina: „Laikomės filosofijos, kad norime statyti ten, kur parduodame, ir norime turėti šaltinius ten, kur statome. Pardavinėti automobilius JAV ir visus juos importuoti nebuvo optimalu. Ir būdami čia sakome savo atstovams ir klientams, kad mes čia esame, mes rimtai žvelgiame į šią rinką ir niekur nesiruošiamo pasitraukti.“

„Kadangi pastaruoju metu mes daug investavome Azijoje, konkrečiai, – Kinijoje, jūs tuo nenorom siunčiate žinutę, kad esate susitelkę į šią rinką. Kai statome gamyklą čia, tai labai materialus įrodymas, kad mes imamės rūpintis čia esančiais žmonėmis ir elgiamės su jais teisingai.“

NAUJAS AUTOMOBILIS NAUJAI GAMYKLAI

2018 m. pradžioje, dar kai gamykloje aplink konvejerį buvo dedami baigiamieji statybos štrichai, nuo jo Čarlstone pradėjo riedėti pirmieji „Volvo S60“ bandomieji automobiliai. Buvo malonu stebėti, kaip dailus, raumeningas automobilis ant konvejerio įgauna formą, ir matyti, kaip darbuotojams, kurie dirba gamykloje vos keletą mėnesių, jau buvo suteikta atsakomybė padėti savo naujesniems kolegoms išmokti visų gudrybių.

Visur, kurėjome, žmonės buvo susitelkę į glaudžias grupes, mokėsi technikos ir aptarė dienos darbus. Pasišnekėjome su naujų darbuotojų grupėmis, kurioms buvo rodomos užduotys nuo rėmo dalių ir elektrinių komponentų sumontavimo iki praktikos priveržti varžtus, skiriant laiko išsiugdyti raumenų atmintį, kad užduotys judant konvejeriu jiems taptų natūralios.

Pats automobilis taip pat yra kai kas, kuo kiekvienas dirbantis su juo gali iš tikrųjų didžiuotis. Atnaujintas „Volvo S60“ yra visiškai nauja pamėgto sedano versija – aukščiausios kokybės ir dinamiška, ir pirmasis modelis, išleidžiamas be dyzelinio variklio, taip sustiprinant bendrovės įsipareigojimą elektrifikuotis. Kaip debiutinis modelis, jis nustato aukštus standartus ir tampa visų, kurie bus išleisti po jo, kokybės etalonu.

Katarina žino, kad visi Čarlstone gamykloje turi energingai kibti į darbą. „Ypač svarbu, kad ši gamykla įrodytų, ką sugeba, – pasakė ji. – Tai reiškia tiek žmones, tiek operacijas, tiek procesus – viską. Šiuo metu mes esame „mažasis brolis“ – esame nauji kvartalo vaikai.“

„Mes jau paskelbėme, kad turime rengiamą antrąjį automobilį, ir tai negali įvykti greitai. Žmonės turi matyti, kad šioje gamykloje dirbame sparčiai. Ir jei apima jausmas, kad keliame didelius lūkesčius, taip yra todėl, kad mes esame tokie – mes turime didelių ambicijų.“

„Turime įsiklausyti ištempę ausis ir suprasti, kas svarbu čia esantiems žmonėms.“

KATARINA FJORDING





Nuotaika yra ypatingai draugiška, nusiteikusi bendradarbiauti, ir rezonuojanti su tyliu pasididžiavimu ir pasiekimo jausmu.

ĮLEISTI ŠAKNIS

Visos „Volvo Cars“ gamyklos yra kruopščiai planuojamos ir struktūrinamos, tuomet statomos taip, kad būtų kaip įmanoma labiau racionalizuotos, saugios ir efektyvios. Tai tikrai akivaizdu tokiose visiškai naujose vietose, kaip Čarlstonas. Žinoma, naudinga turėti vietovėje tvirtas šaknis – taip, kaip yra Geteborge, kur bendrovės buvimas glaudžiai persipynęs su pastarųjų laikų miesto istorija, o tvirtas jos paveldas ir reputacija labai palengvina slenkščių mynimą, tačiau pradėti nuo pat pradžių – taip pat turi savų pranašumų.

„Netgi jei turime daug naujų ir tęsiamų investicijų Torslandoje prie Geteborgo ir Gente, Belgijoje, čia visuomet būna baidi maišalynė: tenka pritaikyti naujus pajėgumus prie esamos struktūros. Čia viską galite daryti nuo nulio. Todėl mes galime atrodyti daug efektyvesni, turėdami pakankamai erdvės apie darbų vietas: tai toks dalykas, kurį vaikštinėdami aplink galite pastebėti netgi nebūdami profesionalai. Mes mokomės iš savo veiklos Azijoje, taip pat ir Europoje. Tai reiškia, kad čia turime daugiau automatizuotų procesų, palyginti su mūsų gamykla Čengdu.“

„Dažymo ceche įrengėme unikalią sistemą, kokios neturime niekur kitur. Vertinant emisijas į orą aspektu, ši sistema daro mus geriausius savoje klasėje. Mes tikrai nuo pat pirmos dienos mėginome statyti šią gamyklą žvelgdami iš žaliosios perspektyvos. Atsižvelgiant į mūsų poveikį aplinkai, didžiausias autoritetas, kuriuo galime remtis, yra LEED [redaktoriaus pastaba: LEED yra Leadership in Energy and Environmental Design: Energetikos ir aplinkosaugos projektų lyderystė, pasaulinis statybos šakos darnos sertifikatas] – ir visa ši gamykla sertifikuota pagal LEED. Tai yra kai kas, kuo mes labai didžiuojamės, ypač dėl to, kad tai atitinka esminę mūsų vertybę – rūpintis aplinka.“

SUPROJEKTUOTAS SUPTI ŽMONES

Ergonomika ir efektyvumas nėra vieninteliai dalykai, į kuriuos „Volvo“ atsižvelgiama atidarant naują gamyklą. Nors čia yra daug automatikos, automobilius gamina ne vien robotai. Taip pat svarbu auginti laimingą darbo jėgą. „Volvo Cars“ darbo būdas, kai vadovai ir darbininkai nuolat bendrauja vieni su kitais, šiltai priimtas Pietų Karolinoje.

„Kai įsteigiate naują gamyklą toli nuo centrinės būstinės, galite įdiegti beveik grynesnę kultūros formą, nei turėjote pradinėje organizacijoje, – pastebėjo Katarina. – Galiu kalbėti iš savo patirties: kai kuriose kitose bendrovėse čia, JAV, jei išsakote savo nuomonę, galite pajusti nugaroje šaltuką. Bet kiekvienas turėtų kalbėti atvirai. Tokiu būdu mes nustatydavome problemas anksčiau ir išlaikome tą įsipareigojimą: žmonės turi jausti, kad gali prisidėti ir kad jų balsas gali būti išklašytas.“

„Operatoriai gali prieiti prie manęs čia, kai vaikštau po cechą, ir išsakyti savo nuomonę apie teigiamus dalykus, taip pat pateikti konstruktyvius atsiliepimus. Norime, kad jie kalbėtų apie tai, kas nėra saugu, arba pasakytų, jeigu jiems trūksta įrankių ar kitų pagrindinių dalykų, kurie leistų jiems iš tikrųjų atlikti savo užduotis.“

Tai nėra tik kalbos – pasivaikščiojimas po gamyklos cechus su Katarina ar bet kuriuo kitu vadovu, pertraukiamas pasisveikinimų ir pokalbių su įvairias pareigas einančiais žmonėmis. Nuotaika yra ypatingai draugiška, nusiteikusi bendradarbiauti, ir rezonuojanti su tyliu pasididžiavimu ir pasiekimo jausmu. Kiekvienas, su kuo susitinkate, randa malonų žodį. Čia taip pat yra tikras bendruomenės jausmas – beveik šeimyninė atmosfera. Tai ypač įspūdinga, kai žinote, kad gamykloje dirba apie 1 100 darbuotojų – tai tikras įrodymas žmonėms, kurie čia dirba.

„Kai klausiate žmonių, kodėl jie nori ateiti dirbti į „Volvo“ arba kodėl jie laimingi likdami čia, dauguma jų iš tikrųjų sieja tai su kultūra, – sako Katarina. – Jie jaučia, kad yra šeimos dalis ir kad mes elgiamės su žmonėmis kitaip. Ir žmonės sako, kad tai pirmoji jų darbo vieta, kurioje jie tikrai vertinami kaip turtas, o ne kaip potenciali atsakomybė.“

BENDRUOMENĖS DVASIA

Šiame nepastovioje pasaulyje naujos darbo, investicijų ir infrastruktūros plėtros galimybės vertinamos kaip tikras postūmis tokioms bendruomenėms, kaip gyvuojanti aplink Čarlstono gamyklą. Žmonės, su kuriais kalbėjome, laimingi galėdami prisidėti prie bendrovės, kurios gaminiais jie iš tikrųjų didžiuojasi, kuri taip pat simbolizuoja teigiamas vertybes ir kuri vertina juos rimtai – kaip asmenybes. „Volvo Cars“ grupės Pietų

Karolinoje nariai steigėjai taip pat supranta, kad paprasčiausiai atsirasti ir pamėginti įbrukti bendrovės vertybes istorinei JAV pietryčių bendruomenei nėra tinkamas požiūris: čia yra daugybė dalykų, kuriuos reikia tiek pasiūlyti, tiek priimti.

Kaip nurodo Katarina: „Žmonės visuomet sako, kad JAV kultūra tokia jauna. Tačiau Čarlstone yra dalykų, kurie tokie pat seni, kaip Geteborge. Taigi, čia yra daug paveldo, ir jūs turite tai gerbti. Čia privalote surasti tinkamą balansą – įlieti kultūros, bet ir toliau suprasti, kad darote verslą Jungtinėse Valstijose. Turite atsargiai įspausti pėdą tinkamoje vietoje į kultūrą, kurioje ketinate veikti. Čia mes esame jautrūs tam tikriems dalykams, kuriems nebūtume jautrūs, tarkime, Švedijoje ar kur nors kitur. Turime įsiklausyti ištempę ausis ir suprasti, kas svarbu tiek čia, gamykloje, esantiems žmonėms, tiek ir visiems kitiems bendruomenėje aplink ją. Čia yra daug galimybių, daug paramos. Mes buvome labai maloniai priimti ir sulaukėme daug paramos. Tačiau mes ir daug atiduodame, ir tai svarbiausia.“ ■



ŽMONĖS KEISTOSE VIETOSE

PASINERTI Į VAIŠES

APAČIOJE: PIRMASIS EUROPOJE POVANDENINIS RESTORANAS
Per pastaruosius keletą metų idėja „pasinerti į vaišes“ audringai užvaldė restoranus ir vakarienės klubus. Ši kūrybinga nauja kulinarinė koncepcija, tradicinėms puikioms vaišėms suteikianti teatrališką posūkį, sukurta tam, kad leistų aistringiems gurmanas išmėginti ypatingus patiekalus ypatingoje aplinkoje. „Pasinėrimas į vaišes“ gali apimti bet ką – nuo mėgavimosi švente miške iki deserto negyvenamoje saloje. Kai kuriais atvejais pietaujantieji tarp patiekalų netgi sprendžia detektyvines nužudymų paslaptis. Tačiau Norvegijoje yra naujas restoranas, kuriame planuojama principą „pasinerti į vaišes“ pastūmėti vienu žingsniu toliau – ir keletu metrų giliau!

STEBUKLAS BET KURIA KALBA

Piečiausiame Norvegijos pakrantės taške yra nedidelis Båly kaimas. Čia norvegų architektūros firma „Snøhetta“ stato pirmąjį Europoje povandeninį restoraną. Jis bus pavadintas „Under“ (angliškai – „po“, „apačioje“), o norvegiškai šis žodis reiškia „stebuklą“. Tačiau „Under“ yra daugiau nei tiesiog restoranas – jis netgi veiks kaip jūrų tyrimo centras, taip pat bus pribloškianti dovana Norvegijos pietų pakrantei.

Pastatas suprojektuotas švelniai besileidžiantis nuo kranto į jūrą, iš toliau jis atrodo labiau kaip vienišas sudužęs laivas nei kaip prabangus restoranas. Tačiau kai jis bus baigtas, žmonės galės ne tik mėgautis tikrai unikalia vaišių patirtimi, jie taip pat grožėsis neprilygstamais povandeniniais Šiaurės Atlanto vaizdais pro didžiulį stebėjimo langą.

NATŪRALI APLINKOS DALIS

„Under“ svečiai turės nusileisti trimis aukštais žemyn, kad pasiektų restoraną, kuris remiasi į jūros dugną penki metrai nuo vandens paviršiaus. Kiekvienas aukštas unikaliai suprojektuotas taip, kad atspindėtų natūralią restorano aplinką.

Įkvėptas pakrantės, šampano baras charakterizuojamas prislopintomis spalvomis, primenančiomis kriauklių, uolių ir smėlio nuogulas. Valgomasis paniręs į tamsesnes mėlynas ir žalias spalvas, atspindinčias jūros dugną, jūržoles ir banguotą jūrą. Tuo tarpu šiltas restorano interjero ąžuolas sudaro dailų kontrastą su grublėtu betoniniu pastato išorės kevalu.

„Snøhetta“ architektai atidžiai užtikrino, kad jų projektas būtų ne tik integruotas į savo natūralią aplinką, bet ir kad jis būtų laimėjime sambūvyje su naujaisiais vandens kaimynais.

Grublėtas pastato eksterjeras suprojektuotas taip, kad pritrauktų midijas, kurios laikui bėgant padės „Under“ tarnauti ir antram tikslui – kaip dirbtiniam midijų rifui. Tai padės valyti aplinkinį vandenį ir natūraliai privilioti į rajoną daugiau jūrų gyvybės.

Taigi, jei jau pavargote nuo tos pačios senos restorano rutinos, tikriausiai turėtumėte pamėginti pasinerti į vaišes. Ypač dabar, kai meniu netrukus atsiras visiškai naujas povandeninis potyris. ■



NETRUKUS KLAIPĖDOJE DURIS ATVERS VIENAS MODERNIAUSIŲ „VOLVO“ AUTOMOBILIŲ CENTRŲ BALTIJOS ŠALYSE

„Sostena“ rūpinasi savo klientais ir siekia, kad kiekvienas, atvykęs į automobilių saloną, jaustųsi jaukiai ir patogiai, todėl kitų metų pradžioje Klaipėdoje duris atvers atnaujintas „Volvo“ automobilių salonas, kuriame bus įdiegti aukščiausio lygio skandinaviški kokybės standartai. Tai jau antrasis tokio lygio „Volvo“ automobilių centras Baltijos šalyse. Pirmasis 2016 metų gruodį atidarytas Vilniuje.

„Volvo“ automobilių centro klientų lauks jauki salono aplinka, kurioje kiekvienas jausis maloniai, o didelėje, svetingoje ir atpalaiduojančioje erdvėje galės žvilgtelėti, kas vyksta šių namų „virtuvėje“. Suprojektavus atviras, vientisas erdves ir permatomas stiklines pertvaras, klientai galės matyti viską, kas vyksta „Volvo“ dirbtuvėse tuo metu, kai jų automobiliai yra apžiūrimi techninės priežiūros meistrų.

Be to, inovacijomis ir naujovėmis džiugins ne tik plika akimi matomos salono erdvės, bet ir įdiegta skandinaviška aptarnavimo programa. Kiekvienam į servisą savo automobilį pristačiusiam klientui yra priskiriamas asmeninis automobilio priežiūros specialistas. Taip „Volvo“ dar kartą primena, kad pagrindinis jų tikslas – padaryti klientų gyvenimą paprastesnį. Už konkretaus automobilio priežiūrą bus atsakingas vienas meistras, kuris tie-

siogiai rūpinsis paliktu automobiliu. Tokia naujovė leis sutaupyti daug brangaus laiko ir padidins skaidrumą bei pasitikėjimą tarp kliento ir serviso. Iš esmės, su automobilio remontu tiesiogiai dirbs du mechanikai, todėl darbas ir aptarnavimo procesas taps gerokai efektyvesnis.

Kol patalpos rekonstruojamos, „Volvo“ automobilių pardavimo skyrius ir techninės priežiūros centras dirba įprastu laiku, visas „Volvo“ paslaugas galite rasti tuo pačiu adresu. Sekite nuorodas ir iškabas salono teritorijoje, o pardavimo vadybininkai lauks Jūsų naujose laikinose patalpose ir pasitiks visus atvykusius.

„Sostena“ atsiprašo už laikinus nepatogumus, o jau kitų metų pradžioje lauks pagal aukščiausius gamintojo standartus atnaujintame, švediška dvasia alsuojančiame „Volvo“ automobilių salone Klaipėdoje.



PATS VIKRIAUSIAS „VOLVO“

TEKST / NUOTRAUKOS // KAIDO SOORSK, WHATCAR.EE / „VOLVO“

Akį džiuginantis S60 skiria daugiau dėmesio važiavimo malonumui nei bet kuris kitas naujasis „Volvo“, o be gyvos dinamikos jį galima pagirti ir už itin tyliai dirbančią bei komfortiškoms kelionėms subalansuotą pakabą.

38

„VOLVO S60“



Vieną gražią dieną „Volvo“ tvarkė maisto spintelę ir joje rado indelį su liūto formos sausainiais, kurį jau seniai laikė dingusiu. Kuo gi dar galima paaiškinti drąsą per patį didžiausią miesto visureigių bumą rinkoje pasirodyti su klasikiniu sedanu ir mėginti keisti tą rinkos nišą, kuriai būdinga žiauri konkurencija? Pasisėmęs stiprybės iš liūto formos sausainių, gamintojas išlaiko ir savitą braižą, todėl naujasis S60 nėra tik paprastas sedanas – tai sportinis sedanas. Be to, kitais metais rinkai jis bus pristatytas net su DVIEM hibridiniais varikliais!

Bent jau kalbant apie variklius, sportiškumo titulas atkeliauja tiesiai iš gamyklos, mat naujoko variklių asortimente net ieškodami su didinamuoju stiklu nerastumėte jokio dyzeliu mintančio „traktoriuko“ ar mažos galios „žirnių šaudyklės“. S60 yra gaminami su vidaus degimo benzininiais varikliais arba kaip įkraunami hibridai, kuriuose elektrinis mechanizmas palaiko vidaus degimo variklį bei leidžia važiuoti vien elektros režimu (idealiu atveju – iki 43 km). S60 yra pirmasis už Atlanto gaminamas „Volvo“, neskaitant sunkvežimių, o kai naujutėlė gamykla Čarlstone susidoro su pirmaisiais išbandymais ugnimi, ateityje ten bus gaminamas ir „Volvo XC90“.

DVIEJŲ TIPŲ PAVARA IR KELETAS VAŽIAVIMO REŽIMŲ

Bendra naujųjų transporto priemonių ypatybė yra dviejų litrų darbinio tūrio turbininis variklis, siūlomas dviem konfigūracijomis. Priekiniais ratais varomuose automobiliuose montuojamas T5 išvysto 184 kW/250 AG ties 5500 aps./min., o visais ratais varomuose automobiliuose montuojamas T6 – 228 kW/310 AG ties 5700 aps./min. Su T5 varikliu sedanas iki 100 km/val. pagreitėja per 6,5 s, o vidutinės degalų sąnaudos, priklausomai nuo ratų išmatavimų, yra 7,2–8,1 l/100 km. Keturių ratų atveju šie rodikliai yra atitinkamai 5,6 s ir 8,0–8,9 l/100 km. Tai yra puikios charakteristikos automobiliams, kurių svoris be krovinių, priklausomai nuo pavaros tipo ir įrangos, yra 1680–2020 kg, be to, čia savo vaidmenį puikiai atlieka ir standartinė įrangai priklausanti aštuonių pavarų automatinė greičių dėžė.

Kalbant apie hibridinį variantą, rodikliai tampa dar geresni, nes T8 „Twin Engine“ AWD modelio vidaus degimo varikliui padeda 65 kW galią išvystantis elektros variklis, gaunantis energiją iš automobilio transmisijos tunelyje paslėpto akumuliatoriaus bloko (10,4 kWh). Pastarasis yra kraunamas lėtėjimo metu transformuojant kinetinę energiją, tačiau, žinoma, tai galima padaryti ir laidą „kišant į sieną“. Be to, elektros variklis ir greitai reaguojantis variklio generatorius, be važiavimo tik elektra, suteikia galimybę važiuoti dar dviem režimais. Pirmojo režimo atveju, esant mažai vidaus degimo variklio apkrovai, jis išjungiamas siekiant taupyti kurą, o veikiant antrajam režimui, visi turimi resursai yra nukreipiami vidaus degimo variklio darbui palaikyti.

AR TAI TIESA?

Taip, rezultatai yra daugiau nei įspūdingi ir dar neseniai tik superautomobiliams būdingas ypatybes priartina prie kasdienybės. T8 „Twin Engine“ AWD išvysto 288 kW/390 AG ir iki 100 km/val. pagreitėja per 4,9 s, o šį hibridinį variklį turinčiuose S60 siūloma „Polestar“ versija išvysto 15 AG didesnę galią, kurios užtenka, kad iki 100 km/val. automobilis pagreitėtų per 4,7 s. Jei panašią dinamiką siūlančių konkurentų vidutinės degalų sąnaudos paprastai svyruoja virš dešimties litrų ribos, tai „Volvo“ džigina 2,1–2,5 l/100 km rodikliais.

„Šiame automobilyje yra suderintos geriausios naujųjų „Volvo“ savybės, darančios vairuotoją laimingą.“

„Papildomas hibridinio variklio privalumas yra ir sklandus važiavimas bei sukimo momento pilnatvė.“



Trumpesnius atstumus šiuo automobiliu galima nuvažiuoti beveik nemokamai, nes automobiliui dirbant elektriniu ir hibridiniu režimu, elektros motoro „jėga“ taip smarkiai palaiko vidaus degimo variklį, kad stebėdami degalų sąnaudas draugai Jus pradės laikyti tiesiog melagiu. Papildomas hibridinio variklio privalumas yra ir sklandus važiavimas bei sukimo momento pilnatvė. Pastaroji užglaisto tas pavienės mąstymo pauzes, kurių ir taip reta: pradedant T6 variklio modeliu, varikliui „maitinti“ naudojamas tiek mechaninis, tiek ir išmetamosiomis dujomis varomi kompresoriai. Vėliau rinkai bus pristatyta T6 variklio versija su hibridine pavara, tačiau šiuo metu jos charakteristikos dar nėra pateiktos.

PAVARA LEMIA CHARAKTERĮ

Ar S60 galima lyginti su klasės geriausiais? Taip ir ne, nes „Volvo“ koncentruojasi į patogumą smarkiau, nei tai daro nuo benzino priklausomų entuziastų sapnuose pasirodantys galiniais ratais varomi plakatų herojai. S60 yra sukurtas remiantis priekiniais ratais varoma platforma, o automobilio charakterio nekeičia ir visais ratais varomas modelis, nes tarpininkaujant elektriniam varikliui, šios versijos galiniai ratai gauna mažesnį sukimo momentą nei priekiniai. Iš kitos pusės, šį skirtumą pastebėtų tik pažengusieji. Išdykaujant šalutiniuose keliuose S60 yra itin patrauklus vairuoti dėl tikslios vairo sistemos ir puikaus sukibimo net ir esant įprastai pakabai – ypač tais atvejais, kuomet turimo automobilio modelio pavadinime yra frazė „Polestar Engineered“.

Kaip papildoma įranga dar yra siūloma pneumatinė pakaba ir valdomi amortizatoriai, bet po bandomojo važiavimo tampa aišku, kad jie nėra reikalingi, nes ant nelygaus Kalifornijos asfalto tiko ir standartinis sprendimas. 20 colių ratus turintis S60 „Polestar Engineered“ dėl savo didesnės masės paliko minkštesnio ir patogesnio automobilio įspūdį nei 19 colių dydžio ratus turintis S60 T6 AWD, kuris pasirodė lengvesnis ir energingesnis, o esant mažesniai greičiui – ir kur kas kietesnis. Su kelio nelygumų glaistymu abiejų versijų pakabos susidorojo gerai ir dirbo tyliai net važiuojant per duobes. Besiskundžiantiesiems Talino gatvėmis reikėtų bent kartą apsilankyti kraštinėje Los Andželo gatvėje (aš tikiuosi, kad to miesto valdžia šio teksto neskaito).

AR PATIKO BŪTI UŽ VAIRO?

Patiko. S60 vairo sistema yra tiksli, o važiuojant „Dynamic“ režimu pasižymi greitu, energingu atsaku, padėsiančiu įveikti kelio vingius. Hibridiniu varikliu varomo automobilio į greitį reaguojantis vairo stiprintuvas greittkelyje tapo itin „lengvas“, tačiau T6 nieko panašaus nepademonstravo. Ant sauso asfalto S60 pasukamumas pernelyg saugus ir apgalvotas – ką galima lengvai pagydyti naudojant stabdžius – tačiau dėl gero svorio pasiskirstymo tai irgi nėra taip paprasta. Be to, hibridinis automobilis yra nepaprastai tylus ir tikrai yra vienas geriausių klasėje pagal triukšmo salone lygį.

Pagirti galima ir šviesias keleivių vietas, iš kurių dėl plonų statramsčių atsiveria puikus vaizdas priekyje ir šonuose. Automobilio išmatavimai taip pat apgalvoti. Priekinėje eilėje vietą dalijasi aukštaūgiai, o aš tilpau į vietą galinėje eilėje, esančią už priekinės sėdynės, sureguliuotos vidutinio ūgio keleiviui. Priešais kelius ir virš galvos liko keli laisvos erdvės centimetrai. Komforto srityje „Volvo“ priekines sėdynes lenkia tik „Bentley“, o galinėje eilėje S60 užtikrina daugiau erdvės kojoms nei jo galiniais ratais varomi konkurentai. Automobilio bagažinės tūris priklauso nuo jos dugno aukštį lemiančio pilno dydžio atsarginio rato buvimo ir yra nuo 392 iki 442 litrų, kas yra panašu į konkurentų rodiklius.

TRYŠ EKRANAI

Priklausomai nuo įrangos, priešais vairuotoją yra skaitmeninis 8,0 arba 12,3 colių įstrižainės ekranas, kurio dizainas priklauso nuo naudojamo važiavimo režimo. Su pramogomis ir navigacija susijusiais reikalais rūpinasi informacinė sistema „Sensus“, kurios centras yra prietaisų konsolėje įmontuotas lietimui jautrus 9 colių įstrižainės ekranas. Priekinio stiklo monitoriaus buvimas garantuoja ir trečiąjį ekraną, nes svarbi informacija tokiu atveju yra rodoma ant priekinio stiklo. Jeigu minėtojo monitoriaus nėra, su važiavimu susijusi informacija yra rodoma ekrane priešais vairuotoją – kai pagrindiniai parametrai yra prieš akis, vairuotojui niekuomet nereikia nusukti žvilgsnio nuo kelio.

„Bluetooth“ yra įdiegtas į visų automobilių standartinę įrangą, o „Sensus“, žinoma, šneka „Apple CarPlay“ kalba ir „Android Auto“ dialektu. „Sensus“ šiuo metu yra viena geriausių su išmaniaisiais formatais suderinamų

varotojo sąsają, o greta išmaniojo telefono leidžia su ja bendrauti ir naudojant išmanųjį laikrodį. Naudojant pastaruosius, galima nustatyti automobilio vietą, patikrinti, ar uždaryti langai ir durys, iš anksto įjungti šildymą automobilyje, patikrinti hibridinio variklio akumuliatoriaus įkrovimo lygį ir sinchronizuoti „Sensus“ su išmaniojo įrenginio kalendoriumi bei kontaktais. Esant išplėstiniam navigacijos paketui, automobilis taip pat atpažįsta balso komandas, be to, „Sensus“ padeda atlikti ir automobilio statymo vietų, degalinių ir kitų objektų paieškos funkcijas.

STILINGAS IR SAUGUS

Šiame automobilyje yra suderintos geriausios naujųjų „Volvo“ savybės, darančios vairuotoją laimingą. Prieš automobilio pristatymą važiauvau per Beverli Hilsą ir dėl viso pikto laikiau nuomoto „Dodge“ mikroautobuso langus uždarytus, nes sustojus sankryžoje iš bet kokio kiemo į automobilį būtų galėjęs įsokti nešvarius apatinius dėvintis beprotis ir sušukti: „Na, Manueli, jei jau čia esi, tai apsilankyk ir pas vaistininką!“. Tačiau vairuojant S60 bėdų nėra, nes grakštus sedano siluetas ir ryški dienos žibintų šviesa rodo, kad tai tikrai nėra namų šeimininkės transporto priemonė. Naujojo automobilio išorės dizainas ir vidaus interjeras palieka iki smulkiųjų detalių apgalvotą įspūdį. Tai galioja ir viskam, kas slypi po kėbulo plokštėmis: pavyzdžiui, dėl automobilio duris puošiančio įgaubimo, kuris visam automobilio šonui suteikia grakštesnę ir sportiškesnę išvaizdą, inžinieriai turėjo galinių durų vyrius perkelti į naujas vietas, o tai automobilių gamintojui reikė papildomas išlaidas. Tačiau „Volvo“ pasiryžo jas padengti, o rezultatas yra tikrai to vertas.

„Pilot Assist“, kaip papildomos įrangos dalis, daro didelį žingsnį į priekį autonominio važiavimo kryptimi, nes be to, kad sistema gali išlaikyti automobilį eismo juostos viduryje meistriškiau nei ankstesnė sistema, ji taip pat geba „pacientą“ nukreipti tinkama linkme net ir išklydus priešinga kryptimi arba nuvažiavus nuo kelio krašto (sistema veikia važiuojant greičiu iki 130 km/val.). Į automobilių standartinę įrangą įtrauktas saugumo paketas „City Safety“ pasižymi automatine įspėjimo apie avariją sistema, „mokančia“ išvengti susidūrimo kaktomuša, be automobilių atpažįstančia dar ir pėsčiuosius bei dviratininkus. Išvažiavus iš miesto, ši sistema taip pat reaguos į didesnius miško žvėris, kad būtų įmanoma sumažinti greitį prieš galimą kontaktą, jeigu vairuotojas dėl kokių nors priežasčių nereaguos į pavojų. ■



„VOLVO S60“ T6 AWD „R-DESIGN“

Bazinė kaina: dar nežinoma.

Variklis: I4, keturtaktis vidaus degimo

Galingumas: 228 kW/310 AG ties 5700 aps./min.

Sukimo momentas: 400 Nm ties 2200-5100 aps./min.

Pagreitėjimo 0–100 km/val. laikas: 5,6 s.

Didžiausias greitis: 250 km/val.

Degalų sąnaudos: vidutiniškai 8,0–8,9 l/100 km (WLTP).

CO2 kiekis: 182–204 g/km (WLPP).

Ilgis/plotis/aukštis: 4761/1850/1431 mm.

Atstumas tarp ašių: 2872 mm.

Bagazinės talpa: 392–442 litrų (priklausomai nuo atsarginio rato).

Masė be krovinių: 1680–2020 kg.

Klirensas: 142 mm.

Kuro bako talpa: 60 l.

Padangų dydis: bandomojo automobilio – 235/40 R19.



KIBKITE Į ŽIEMOS GLĖBĮ

„VOLVO“ ŽIEMINĖS PADANGOS

Įsivaizduokite žmonių veidus, jeigu jie pamatytų Jus žengiančius apsnigta gatve viduržiemį apsiavus sandalais. Arba jeigu būtumėte pastebėti vasaros saulėje vaikštinėjantys pasipuošę storais guminiiais batais. Be abejo, priverstumėte ne vieną praeivį kilstelėti antakius. Tačiau kodėl nesulaukiame tokios pat reakcijos, kai mūsų automobiliai važinėja su visiškai netinkamomis metų laikui padangomis?

Mūsų orai tampa vis labiau ir labiau nenusapėjami. Taigi, kai kalbama apie vairavimą žiemą, dar niekada nebuvo taip svarbu turėti komplektą padangų, kuriomis galite pasitikėti. Tačiau kokias padangas turėtumėte pasirinkti, kad jos padėtų Jums ir Jūsų „Volvo“ mėgautis saugiausiu ir maloniausiu vairavimo potyriu šią žiemą?

ŽIEMINĖS PADANGOS PRIEŠ VISIEMS METŲ LAIKAMS SKIRTAS PADANGAS

Idealiame pasaulyje mūsų automobiliams būtų sumontuotos originalios padangos, tinkamos visiems metų laikams. Padangos, suprojektuotos įveikti bet kokias oro sąlygas, nukeliavo savo kelią – ar tai būtų vasaros įkarštis, ar ledinė gili žiema. Dabar egzistuoja vadinamosios padangos visiems metų laikams. Tačiau jos egzistuoja keistai įstrigusios tarp žieminių ir vasarinių padangų ir nėra optimizuotos efektyviai susidoroti su žiemos arba vasaros orais. Trumpai tariant, padangos visiems metų laikams yra kompromisas. Kai kalbama apie Jūsų ir Jūsų keleivių saugumą, ar tikrai sutiktumėte su kompromisu?

UNIKALIAI SUPROJEKTUOTOS VAŽIUOTI ŽIEMĄ

Tačiau kas žieminės padangos daro geresniu pasirinkimu važiuoti žiemą negu padangos, skirtos visiems metų laikams? Na, žieminės padangos gali padėti Jums išlaikyti tinkamą sukibimą ir reikiamą kontaktą su kelio paviršiumi, kai tai svarbu. Tai kai kas, ko visiems metų laikams skirtos padangos tiesiog negali suteikti.

Kai temperatūra krinta žemiau 7 °C, vasarinės padangos ima prarasti lankstumą. Tai sumažina jų galimybę efektyviai sukibti su keliu. Visiems metų laikams skirtos padangos taip pat tampa ne tokios efektyvios, kai temperatūra ima kristi. Kita vertus, žieminės padangos gaminamos iš specialių gumos mišinių, kurie išlieka minkšti ir lankstūs, kad padėtų generuoti trauką. Net kai ant žemės nėra sniego, žieminės padangos suteikia pastebimai geresnį sukibimą, kai temperatūra krinta iki artimos užšalimo temperatūrai arba žemesnės.

Žieminės padangos taip pat turi specialius protektoriaus raštus, suprojektuotus važiuoti žiemos sąlygomis. Specialūs grioveliai leidžia kietam arba pažliugusiam snigui ir vandeniui išbėgti iš po padangos. Tai ypatingai pagerina sukibimą. Įrežos – į gumą įpjauti ploni plyšeliai – leidžia gumai lankstytis, tai pagerina sukibimą, ypač jei ledas šlapias.

MŪSŲ PADANGOS PATEIKTOS BANDYMAMS ATLIKTI „VOLVO“ PADANGOS IMASI DARBO ĮŠALUSIOJE ŠIAURĖJE



PADANGOS: ŽIEMINĖS 
GREITIS: 80 KM/H 
TEMPERATŪRA: -6 °C 
SUSTOJIMO KELIAS: 55 METRAI 



PADANGOS: VISIEMS METŲ LAIKAMS 
GREITIS: 80 KM/H 
TEMPERATŪRA: -6 °C 
SUSTOJIMO KELIAS: 73 METRAI 

VISKAS TURI VEIKTI KARTU

Tačiau kalbame ne tik apie tai, kaip padangos veikia kartu su kelio paviršiumi, taip pat svarbu, kad padangos veiktų kartu su likusiomis automobilio dalimis, ypač automobilio saugos sistemomis.

Šiandien „Volvo“ automobiliuose įrengiamas platus spektras pažangių vidaus saugos sistemų, tokių kaip „City Safety“ („Saugumas mieste“). Kad veiktų efektyviai, šios saugos sistemos pasikliauja padangų gebėjimu išlaikyti patikimą kontaktą su po jomis esančiu kelio paviršiumi.

Svarbiausias padangos ir kelio kontakto plotas apytikriai yra jūsų delno dydžio, ir kuo geresnis sukibimas šiame kontakto plote, tuo efektyviau automobilis gali sustoti, pasisukti ir įsibėgėti. „Volvo“ žiemines padangas buvo unikaliai suprojektuotos ir išbandytos taip, kad harmoningai veiktų su visomis „Volvo“ automobilių pagalbos vairuotojui sistemomis, kurios ne tik užtikrina geriausią vairavimo žiemą saugumą, bet ir didžiausią patogumą bei pavaldumą.

PASIRINKITE SEZONUI TINKAMAS PADANGAS

Paviršutiniškai žiūrint, visiems metų laikams skirtos padangos atrodo patogias ir ekonomiškai efektyvius sprendimas. Tačiau pažvelgę į tai, kas tikrai svarbu, mes primygtinai rekomenduojame visiems vairuotojams investuoti į du padangų komplektus – vieną vasarai ir vieną žiemai. Tiesiog pagalvokite apie tai kaip apie perkamus sandalus saulės vonioms ir guminius batus sniegui tyrinėti. Paprasta.

Žinoma, mes nesitikime, kad tiesiog patikėsite mūsų žodžiu. Tad nugabenome tris identiškus „Volvo V90 Cross Country“ modelius į milžinišką akmenslydžio čiuožyklą Jokkmokko mieste Švedijos šiaurėje ir sumontavome padangas bandymams atlikti. Ant vieno automobilio sumontavome nespjgliuotas žieminės padangas, ant kito – vasarines padangas, ant trečio – visiems metų laikams skirtas padangas. Tuomet po vieną išleidome juos ant ledo.

Kadangi buvo sumontuotos skirtingiems sezonams skirtos padangos, kiekvienas automobilis pradėjo važiuoti iš skirtingo pradžios taško, kad pasiektų reikiamą 80 km/h greitį prieš iki galo nuspaužiant stabdžius ant ledo tiksliai tame pačiame taške. Tuomet mes išmatavome padangas ir palyginome visų trijų automobilių sustojimo kelius. Ir kokie rezultatai? Na, jie kalba patys už save...



PADANGOS: VASARINĖS 

GREITIS: 80 KM/H 

TEMPERATŪRA: -6 °C 

SUSTOJIMO KELIAS: 125 METRAI 

KAS TURI LAIKO

ŽIEMOS MIEGUI?

VAIRAVIMAS ŽIEMĄ „VOLVO“ BUDU



NR.
01**PASIRUOŠIMAS YRA VISKAS**

„VOLVO SERVICE 2.0“ TECHNINĖ PRIEŽIŪRA
Kai kalbama apie tai, kaip kuo daugiau gauti iš žiemos vairavimo, pasiruošimas yra viskas. Bet nesijaudinkite, jei dalykų, kuriuos reikia patikrinti arba pakeisti, sąrašas atrodo neįveikiamas. Apsilankius Jūsų vietinėse „Volvo“ dirbtuvėse viskuo bus pasirūpinta. Su „VOLVO SERVICE 2.0“ „Volvo“ ekspertai patikrins svarbiausias Jūsų automobilio vietas, įskaitant akumuliatorių, stabdžių sistemą, priekinį stiklą, valytuvų šluostiklius, lemputes, žibintus ir skysčius – viską, kas gali padėti Jums mėgautis žiema su savoju „Volvo“. Ir jeigu ką nors reikia pakeisti arba sutaisyti – nuo Jūsų priekinio stiklo iki valytuvų šluostiklių, mūsų ekspertai tuo pasirūpins, naudodami originalias „Volvo“ dalis.

NR.
02**AIŠKUS KELIO TOLYN VAIZDAS**

PRIEKINIAI STIKLAI IR VALYTUVŲ ŠLUOSTIKLIAI
Turėti aiškų kelio tolyn vaizdą svarbu visais metų laikais, tačiau žiemą tai gyvybiškai būtina. Sniegas ir ledas gali užstoti vaizdą, o žvyras gali stiklą įskelti, subraižyti ir nutrinti, kai mažiausiai to tikėtės. Įsitikinkite, kad Jūsų priekinis stiklas yra be pažeidimų, kurie galėtų užstoti vaizdą ar sukelti akinančius saulės atspindžius. Vietinės „Volvo“ dirbtuvės sugebės sutaisyti Jūsų priekinį stiklą, kad jis atitiktų aukštus „Volvo Cars“ saugumo standartus, arba pakeis jį originaliu „Volvo“ priekiniu stiklu, kuris nepablogins Jūsų automobilio saugos sistemų. Taip pat rekomenduojame kartą per metus pakeisti valytuvų šluostiklius.

NR.
03**LIKITE TEISINGAME KELYJE
ŽEMĖLAPIO NAUJINIAI**

Žinoma, iš aiškaus kelio tolyn vaizdo bus mažai naudos, jei nebūsime visiškai tikri, kur tas kelias veda. Geriausias būdas likti teisingame kelyje šią žiemą, ypač praradus orientaciją, yra įsitikinti, kad Jūsų automobilio navigacijos sistemos žemėlapiai yra patys naujausi. Jei Jūs išskiate „Volvo“ įrengta Sensus navigacija, galite nemokamai atsiųsti žemėlapių naujinius internetu. Jūsų vietinės „Volvo“ dirbtuvės taip pat gali padėti Jums įdiegti naujausius naujinius, pvz., kai atliekama Jūsų automobilio techninė priežiūra. „Volvo Cars“ pagalbos svetainėje galite surasti daug naudingos informacijos apie žemėlapių naujinius Jūsų konkrečiam modeliui. Bet kaip bus, jei Jūsų automobilyje įrengta senesnė navigacijos sistema? Ką gi, nėra priežasčių, kodėl ji negalėtų būti laikoma tinkamai atnaujinta. Viskas, ką turite padaryti, – tai susisiekti su savo „Volvo“ vadybininku, kuris galės suteikti Jums pagalbą ir informacijos, kaip įdiegti naujausius žemėlapių naujinius savojo automobilio navigacijos sistemoje.

NR.
04**PALAIKYKITE RYŠĮ
„VOLVO ON CALL“**

Kai automobilio navigacijos sistema padeda neprarasti ryšio su Jūsų kelionės tikslu, „Volvo On Call“ ir „Volvo On Call“ išmaniojo telefono programėlė padeda palaikyti ryšį su Jūsų automobiliu ir valdyti tam tikras jo funkcijas – nuo kelionės tikslo pasiuntimo tiesiai į Jūsų automobilio navigacijos sistemą ir išankstinio šildytuvo nustatymo iki užtikrinimo, kad pagalba bus pasiekiamos vienu mygtuko paspaudimu. Apie „Volvo On Call“ ir „Volvo On Call“ išmaniojo telefono programėlės pranašumus galite pasiskaityti 28 puslapyje.

NR.
05**PARINKTA EKSPERTŲ
„VOLVO“ ŽIEMINĖS PADANGOS**

Kaip sakėme anksčiau, vairavimas žiemą visų pirma susijęs su pasiruošimu. Taigi, ketindami padangas pakeisti į žieminės, nelaukite, kol prisnigs. Vos tik temperatūra nukrenta žemiau 7 °C, laikas jas keisti. Mes esame „Volvo“ ekspertai, padėsiantys parinkti tinkamas žieminės padangas Jūsų automobiliui. Mūsų turimos žinios padeda užtikrinti, kad Jūs išskiate „Volvo“ būtų aprūpintas ne tik tinkamomis padangomis, bet ir geriausiais ratlankiais, kad būtų užtikrintas nepralenkiamas saugumo ir važiavimo charakteristikų lygis net ir ekstremaliausiomis žiemos sąlygomis.

NR.
06**UŽSIVERTĘ PADANGOMIS?
TADA UŽSIREGISTRUOKITE
„VOLVO“ PADANGŲ VIEŠBUTYJE**

Jei pakeitę padangas į žieminės pasijuntate užsivertę padangomis, galite užregistruoti savąsias vasarines padangas ir palikti jas „Volvo“ padangų viešbutyje. Mes ne tik suteiksime saugią vietą Jūs išskiate padangoms laikyti, bet ir pakeisime ir nuplausime Jūsų ratus, atliksime išsamią padangų būklės patikrą ir suteiksime papildomas paslaugas, tokias kaip ratų balansavimas. Nesvarbu, ar laikote vasarines ar žieminės padangas, mes užtikrinsime, kad jos būtų visiškai „pailsėjusios“ ir paruoštos, kai ateis laikas joms vėl išriedėti į kelią.

Taigi, kaip matote, šią žiemą gauti kuo daugiau iš Jūsų „Volvo“ nebus taip sudėtinga, kaip galėjote pagalvoti. Faktiškai nuostabaus žiemos vairavimo pasaulis yra tik už šešių paprastų žingsnių. Viskas priklauso nuo pasiruošimo.

PAPRASTAS MENAS ATRODYTI GERAI

XC40 IŠORĖS STILIZAVIMO RINKINYS

Mes visi automobilyje ieškome skirtingų dalykų. Kai kuriems iš mūsų svarbu charakteristikos, kitiems svarbiausia patogumas arba naujausios technologijos. Tačiau vienas dalykas, dėl kurio visi galime sutarti, – mes norime, kad mūsų automobiliai atrodytų gerai. Tai gali skambėti primityviai, tačiau tai tiesa. Taigi, kai projektavome „Volvo XC40“, mes užtikrinome ne tik tai, kad automobilyje bus įdiegta daugybė sumanių bagažo vietos sprendimų ir dar išmanesnių technologijų, bet ir tai, kad turėsite viską, ko reikia išsiskirti iš minios. Dar niekada nebuvo taip paprasta gerai atrodyti su šiuo išskirtiniu XC40 išorės stilizavimo rinkiniu.





DURELIŲ PUOŠYBOS JUOSTELĖS

Apatinėms durelių puošybos juostelėms pagaminti panaudotos nerūdijančiojo plieno dalys. Tai padeda išskirti automobilio sportinio visureigio charakterį ir išorės dizainą sujungia į visumą.



PRIEKINIS IR GALINIS APSAUGINIAI SKYDAI

Priekinis apsauginis skydas sutvirtina galingą automobilio išvaizdą. Suderintas su galiniu apsauginiu skydu, jis pabrėžia dinamišką ir tvirtą automobilio išvaizdą. Abiem stilizavimo elementams panaudotos šlifuoti nerūdijančiojo plieno dalys.

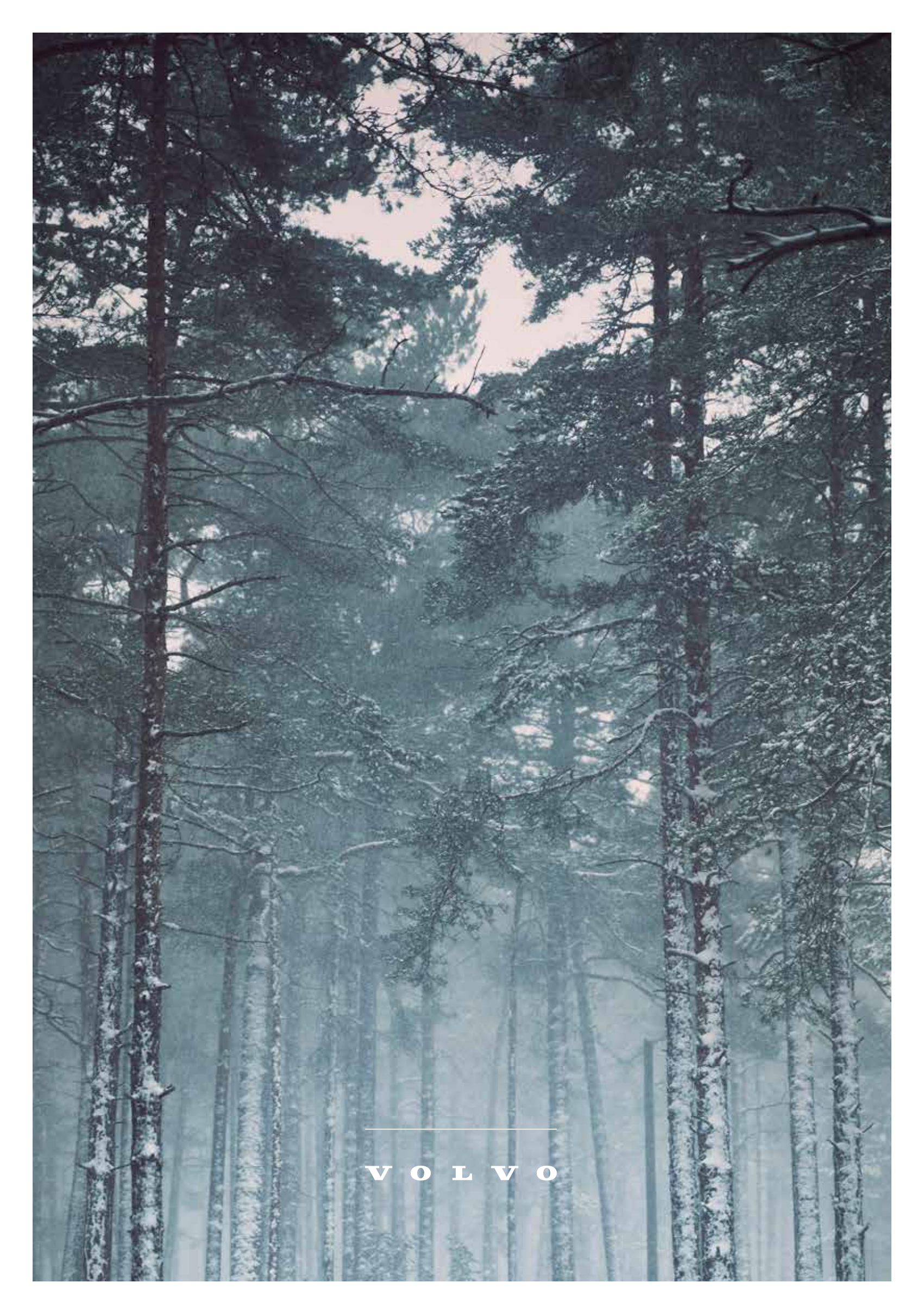


STOGO APTAKAS

Šis papildomas aerodinamiškas ir suderintos spalvos aptakas papildo sportišką automobilio išvaizdą. Jame taip pat integruotas stabdžių žibintas.

21 COLIO PENKIŲ TRIGUBŲ ATVIRŲ STIPINŲ „BLACK DIAMOND CUT“ (MATINĖS JUODOS SPALVOS, DEIMANTU IŠPJAUTI) LIETI RATLANKIAI

Kad išvaizda būtų nepriekaištinga, galite pasirinkti didelius 21 colio penkių trigubų atvirų stipinų išskirtinio „Black Diamond Cut“ dizaino lietus ratlankius.

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. A soft, ethereal mist or fog fills the air between the trees, creating a sense of depth and tranquility. The lighting is diffused, with a pale, overcast sky visible through the canopy. The overall color palette is muted, consisting of various shades of blue, green, and white.

V O L V O