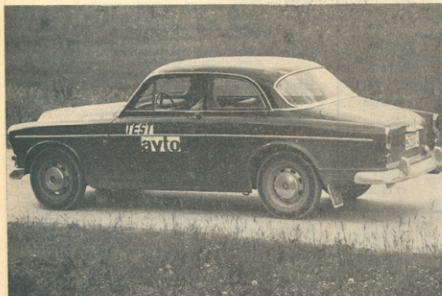


Tom Pleterski

VOLVO 121

STARA LJUBEZEN NE ZARJAVI



Tovarna iz Göteborga namesto oblike, ki je v modi, nudi vrhunsko kvaliteto — ki ni v modi.

Ze v osemletki so nas učili, da imajo Švedski odlično jeklo, pozneje pa smo ugotovili, da so na Švedskem tudi lepa dekleta. Rekli boste, da delamo čudne povezave. Pa niso tako brez osrve. Ko smo si namreč dobro ogledali volvo 121, smo uvideli, da je pločvina tako dobra kot švedsko jeklo in tako grda, kot švedska dekleta niso.

Prvi avto serije 121/122, volvo amazon, ki se je predstavil leta 1956, že takrat ni bil kaj prida modernih oblik, toliko manj je danes, saj se karoserija volvo 121 odliče ni veliko spremenjala.

Ce rečemo, da so avtomobili volvo dobri, menimo s tem, da so trajni, vzdržljivi, varni in da imajo dobre vozne zmogljivosti.

Volvo 121 poganja sloviti motor B18 s 1780 kubiki gibne prostornine pri vrtni 84,14 mm in gibu 80 mm. Največjo moč 75 KM (DIN) doseže pri razmeroma majhnem številu vrtljajev — 4700 v minuti, največji navor 14,7 kpm pa pri 3200 vrtljajih v minuti. Motor se rad vrti. Tako je tudi prav, saj mora voznik, ki hoče uživati največjo moč in navor, vsako prestavo izkoristiti do konca; takrat s121 tudi dobro pospešuje — slabih 18 sekund potrebuje, da z mesta pospeši na 100 kilometrov na uro — čeprav avtomobil prazen tehta 1150 kg.

Teža avtomobila pa se pozna pri velikih hitrostih, ki jih avto doseže šele po daljšem zaletu. Največjo hitrost, približno 145 kilometrov na uro, ki smo jo izmerili na cesti, moramo vzeti samo za preverjanje podatka iz nemškega kataloga, kjer navajajo največjo hitrost 155 kilometrov na uro. Volvo, ki smo ga testirali, namreč ni prevozil niti 2000 kilometrov.

Razmeroma velik navor je skriva, da je motor zelo prožen in pelje 50 kilometrov na uro v četrti prestavi brez sprekinitev dela.

Eden od dokazov švedske doslednosti je odlično dušenje zvokov, saj se potniki tudi pri velikih hitrostih lahko pogovarjajo, ne da bi morali povzdigniti glas. Se besedo o menjalniku. Pretikanje teče gladko in natančno. Le v vzvratno prestavo pogosto ni moč gladko pretakniti. Po vsej verjetnosti je kriv prekratek delovni staž testnega vozila. Arhaična, dolga prestava

ročica na tleh — kot bi jo ukradli tovarnjaku — je v skladu s preživeljo obliko karoserije. Pa nas je na moč zabavala, in laže smo razumeli, zakaj se nekateri ljubitelji tako radi vozijo s starimi avtomobili. Švedski sedva niso dopustili, da bi zvoki iz menjalnika segli do potnikovih ušes.

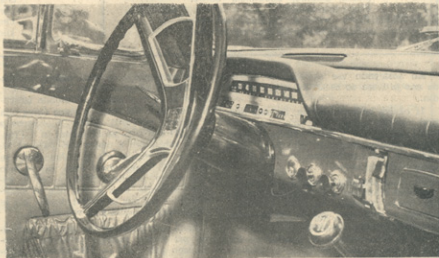
Posebno pozornost so inženirji tovarne v Göteborgu posvetili delovanju motorja pozimi. Zaprt hladilni sistem prunesse temperature do minus 40 stopinj Celzija, in vozniki, ki so kdaj vozili v tako nizkih temperaturah, trdijo, da švedski motor vže tudi potem, ko je na prostem prespal zimsko moskovsko noč.

Udobje, trdnost in varnost

Tako kot so ostrim zimam prilagodili motor, so na hude zimske preskušnje dobro pripravili tudi karoserijo. Izdelana je iz kvalitetne jeklene pločevine, vsa stična mesta so skrbno obdelana in zaščiteni proti koroziji, in preden vozilo zapusti tekoči trak, vse avtomobilsko podvozje zaščiti proti poškodbam, ki jih povzročata kamenje, in proti požrečnosti soli na posutini zimskih cestah. Skrbno so obdelane tudi lakirane površine. Pod tremi plastimi laka se skrivajo tudi zaščitne plasti, šele pod njimi pa fosfatirana pločevina.

Tovarna se rada hvali s trdnostjo samonosne karoserije volvo 121. Posamezni deli so — tako trdijo — povezani z desetitisoč točkastimi varji, vsak posamezen pa je dovolj močan, da bi lahko nosil težo praznega avtomobila. No, kdor se spozna na varjenje, ve, da tako velika trdnost točkaste varja ni nič posebnega, in iz tega ne bi bilo treba delati posebne reklame.

Toda voznik in potniki že po občutku lahko ugotovijo, da sedijo v močni in varni karoseriji. Iz karoserije tudi pri vožnji



Gumbi in instrumenti na bogato oblaženi armaturni plošči ter ročica menjalnika s svojo obliko kažejo, da je avtomobil star nekaj let. Po priročnosti, udobju in varnosti pa je volvo 121 dovolj sodoben avto.



Volvo 121 ima spredaj prečni stabilizator, zadaj pa Panhardov drog, zato je zanašanje lahkega zadka enakomerno in vozilo je moč z lahkoto loviti.

na kotanjasti cesti ni slišati nobenih zvokov. In da so se Švedi potrudili za trdnost karoserije, lahko tudi otipate, če sežete na strop prostora za potnike: pod prevleko boste odkrili razsežen nosilec, ki ščiti potnike, kadar se vozilu zahoče pasti na streho.

Zunanja oblika karoserije ne daje slutiti, da je notranjost popolno in sodobno opremljena. Ne bomo izgubljali besed z opisovanjem celotne opreme, naj omenimo le posebnosti. Da je vozilo tudi znotraj prilagojeno nordijski zimi, skrbi zelo močna naprava za odmrzovanje vetrne šipe in ogrevanje notranjosti. Se posebej nam je ugajala smotrna zelena lučka nad ročicami za polnočno uravnavanje gretja in zračenja. Saj morajo v večini avtomobilov vozniki iskati ročice na slepo srečo in jih tako tudi nastavljati. Med značilne konstrukcijske posebnosti volva gotovo sodijo sedeži. Poleg običajnega pomikanja naprej in nazaj in spreminjanja nagiba je sedežu moč spreminjati tudi višino ter obliko oziroma trdoto; z vrtenjem gumba ob strani sedeža jermeni v naslonu namreč postanejo bolj ali manj ohlapni. Tako lahko sedež vedno daje dobro stransko oporo. Poskrbljeno je tudi za udobje potnikov na zadnjih sedežih, ki so jim poleg zadovoljivega prostora za kolena na voljo še opore za komolce ob strani in opora, ki jo izvlečejo iz naslona. O pionirskem delu goteborških inženirjev na področju varnostnih norm žvižgajo že vrabci ob avtomobilskih cestah, zato naj omenimo le to, da imajo avtomobili volvo že od leta 1959 serijsko vgrajene varnostne pasove — zdajšnji volvo 121 ima trikotne varnostne pasove na prednjih sedežih.

Samo stara slava?

Ko smo se sklonili pod karoserijo — tudi s spodnje strani ščiti motor in najvažnejše dele podvozja — smo zadaj zagledali togo os, spredaj pa posamično obešena kolesa. Preprosta toga os je izboljšana z vzdolžnimi vodili in Panhardovim drogom,

medtem ko je na prednjih kolesih prečni stabilizator. Spredaj in zadaj so vijačne vzmeti in teleskopski blažilniki. Vodila koles so še posebej v gumijastih ležajih. Vzmetenje ni ne pretrdo ne premeško in prebavi tudi zelo slabe podeželske ceste.

Kljub temu da je toga zadnja prema izpopolnjena, pa se volvo 121 ne more pohvaliti z dobro lego na cesti. Kaj hitro začne zanašati zadek. Stabilizator in Panhardov drog pa skrbita, da zadek zanaša enakomerno, tako da količkaj več voznik — vozila se hitro navadi — s pravčasnim odvzemanjem volana avtomobil zlahka kroti. Slabe lastnosti nestabilnega zadka se — kot smo že vajeni — pokažejo šele na mokri cesti in kadar v ovinku zaviramo. Zavore — servo, spredaj kolutne, zadaj bobnaste — dobro primejo, in naprava za uravnavanje zavorne moči skrbi, da zablokirajo šele, ko jih do konca izkoristimo. Na ravnem in pri ne preveliki hitrosti vozilo pri zaviranju tudi ostane v svoji smeri, v ovinku pa velja zavirati previdno, ker zadek na togi osi hoče peljati po svoje.

Kljub štorastemu videzu je »121« v mestu okreten. Rajdni krog meri 9,5 metra, in ga je moč kar ročno parkirati, bilo pa bi še lažje, če bi bila zadnja šipa nekoliko večja.

Avtomobili volvo niso poceni, poleg tega je »121« še grd — grd, zakaj pa ne. Kot bi hotel kupcu dopovedati, da modne muhe niso važne. Grdoba pri nas stane 1702 dolarja in 20.290 din carine, občinski in republiški prometni davek pa nanese še 1810 din — skratka velik kup denarja. Toda mirno lahko damo roko v ogenj, da brez težav doživi deset in več let. Danes lepa in redka čednost!

Po trdoživosti, pravijo poznavalci »121« tudi daleč presega mlajšega sodobnejšega bratrance »144«. In prav zaradi takšne hvale smo tudi sedli za volan volva 121 — stara avta z ozkimi majhnimi okni in slabo preglednostjo (posebno zadaj) — da bi se prepričali koliko je vredna stara slava.