



test



# VOLVO 144 S

## TRD BODI, MOŽ JEKLEN

Tom Pleterški

Gustav II. Adolf, ki je pred tri in pol stoletja kraljeval na Svedskem, je bil hudo srd mož. Svoje železje in jeklo je propagiral po vsej Evropi v obliki šlemov in čelad na svojih junakih. Dandanes, ko predelujejo Svedski svoje železje v pločevino, njo pa v avtomobile, si je tovarna Volvo za svojo reklamo in zaščitni znak izbrala znak moža. Tistega iz biologije — krog z navzgor obrnjeno puščico. Potemtakem naj bi bili avtomobili volvo trdni in močati in sploh nekaj več kot v tistih časih, ko je ženam komandiral še mož.

O švedski trdnosti nasploh tu ne razpravljamo, gre le za avtomobile in ti so se pod oznako volvo že močno izkazali. Avtomobil volvo 120 so nas vedno navduševali zaradi varnosti, predvsem pa zaradi odporosti proti rji. Volvo 120, ki ga tovarna še izdeluje, je postal skoraj pojem za kvalitivno pločevino, močan motor, dobro lego in za varnost.

Ko je tovarna leta 1966 razširila svoj

program in začela izdelovati modele »140«, so aduti tovarne začeli bledeti. Konkurenca je namreč skokoma prevzemala varnostne norme, katerim pobudniki v Evropi so bili Švedli, in izpopolnjevala tehnični nivo svojih vozil; po drugi strani so za izenačevanje poskrbeli Švedli sami, ki svojih avtomobilov ne krojijo več iz take debele pločevine kot včasih. Tako je precej daljši in širši — in nekoliko nižji — volvo 144 od svojega manjšega predhodnika 121 težji le za 70 kilogramov, od alfa romeo 1750 težji za 40 kilogramov, a za 160 kilogramov lažji od mercedesa 200. Zaradi močnejšega motorja je je 144 S za 30 kilogramov težji od navadnega »144«.

### Švedom ni vroče — zato: skaj!

No, če smo že izdali, da je pločevina malo tanjša, moramo omeniti, da si tovarna po svoji tradiciji prizadeva, da bi jo kar se da dobro zaščitila pred korozijo. Zato so vsi izpostavljeni spodnji deli karoserije pocinkani. Ostala pločevina karoserije je zaščitena s fosfatiranjem — potopljena v zaščitni premaz — spodnji del je pa še dodatno premazan. Osnovni zaščitni sledita dve plasti podloge, na katero v končni fazi na nesejo tri plasti barve. Če verjamemo to-

varniški reklami, je na volvu 144 približno 15 kilogramov barve.

Pri novih modelih »140« je tovarna opustila starinsko obliko karoserije »120« in izdelala novo, pontonsko obliko, po vzoru večine avtomobilov v tem razredu. Snavolci so pa naredili napako, da so pri 19 cm daljšem vozilu obdržali isto medosno razdaljo kot jo ima volvo 121. Posledica je malo daljši zadek, ki maha čez zadnjo premo. Karoseriji bi smeli očitati tudi nekoliko visok pas. Voznik, ki ni košarkaš, mora stegovati vrat, če želi videti tri od štirih vogalov. Voznik manjše rasti si sicer višino sedežev lahko prilagodi — potrebuje le dva ključa za odvijanje vijakov — pri tem pa naleti na velik obroč volana, ki mu sedita kar preveč v naročje. Voznik se pri parkiranju torej ne počuti povsem udobno. Morda bi večjim voznikom ugalajo, če bi lahko sedež pomaknili bolj nazaj, kot je predvidela tovarna. Sedeži sami po sebi, so pa zares zelo udobni. Voznika v ovinkih lepo držijo in, kot smo tega vajeni že od »120« sem (volvo 121 smo vozili v »Avto« št. 12, spreminjati se jim da naklon in trdoto nastlona). Teža razumejo, kako si tovarna v tako dragem avtomobilu lahko dovolj prevleke sedežev iz skaja.

Zaradi kratke medosne razdalje — zadnji sedeži malce približno kolesom in blat-

S poti na Vršič, dve uri pred snegom. Vozniku, ki zna z odvzemanjem volana loviti avto, v ovinkih drseča tega zadnja premo, ki ga tovarna še izdeluje, je postal skoraj pojem za kvalitivno pločevino, močan motor, dobro lego in za varnost.

niki že segajo v prostor za potnike. Medtem ko so prednji sedeži bogato dimenzionirani — sedež je dolg in naslonjalo visoko — pa je zadnja klopi bolj za ozke; tam je naslonjalo tudi slabše oblaženo. Zaradi kratke klopi imajo potniki dovolj prostora za noge, za kolena.

### Razkošje za oči v temi

Armaturna plošča je bogato opremljena, predvsem pa gumbi na njej — vse pregledno in lahko dostopno. Ugajala nam je osvetlitev instrumentov ponoči, še bolj pa rdeča svetloba, ki ponoči intimno žari skozi vertikalne, prozorne gumbe za naravnavanje zračenja in ogrevanja. Čudovit je razgled iz avta, recimo ponoči, v snegu! Zarmeta mečeta dva snopa, ki se združita v največji moči kakšnih 25 m pred avtom. Na udobni polici stoji — kakor da bi ga kdo tamkaj pozabil — števec vrtljajev, občutljiv kot živec. Veličastna razpredeelnica za hitrost v zelenem od 0 do 200 km in vse, kar je razsvetljenega levo in desno od nje, je delala roka umetnika. Tudi kolo, ki ni čisto kolo, za zvočni signal! Deformiran je zato, da natanko vemo, kdaj je volan obrnjen za vožnjo naravnost. In še radio, ki poje v razmahu od najvišjih do najnižjih možnih hercev.

Toda na voznikovi strani smo pogrešili prostor za drobnarije, saj voznik predal pred sopotnikovim sedežem težko doseže.

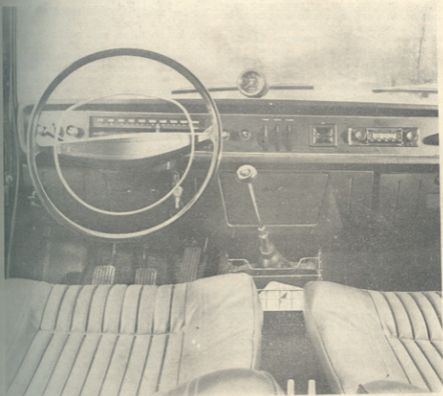
Naša sopotnica, ki si je hotela urediti pričeško, je rekla: »No, za pet milijonov in pol bi bilo pa že lahko kakšno ogledalo na senčniku, nad vetrno šipo!«

Svedi so pri svojih zimah ne morejo privoščiti malomarnosti pri ogrevanju — res je odlično. Topel zrak priteka na vetrno in zadnjo šipo, pa k nogam — tudi k potnikom na zadnjih sedežih. Voznik ga lahko po mili volji usmerja navzgor ali navzdol. Slabše je z dovodom hladnega zraka. Voznik si mora pomagati z dvostopenjskim ventilatorjem, ki teče izredno tiho. Naj pohvalimo tudi močno črpalko za pranje vetrne šipe, zelo primerno nameščeno ročico ročne zavore ob levi roki, praktično mesto za električne varovalke pod armaturno ploščo in seveda že v tovarni serijsko nameščene trikotne varnostne pasove na prednjih sedežih.

Volvo 144 ima zelo velik prtljažnik: vsega skupaj 625 litrov. Zadnja stena je zelo visoka in pri nakladanju je treba prtljago kar visoko privzdigniti. V tovarni pravijo, da visoka zadnja stena zagotavlja večjo trdnost karoserije in natančno zapiranje pokrova. Rezervno kolo v prtljažniku je nameščeno pokočno ob desni stranski steni. Ob nasprotni steni pa je prostor namenjen še enemu rezervnemu kolesu ali pa posebno oblikovani posodi za gorivo, ki jo voznik lahko dokupi.

### So Švedi brez trebuhov?

Če prevelik obroč ne sili preveč v voznikov trebuh, lahko volan pohvalimo. Vrte ti ga je lahko, čeprav je precej direkten. Tako je volvo v mestu okretno vozilo, toliko bolj, ker ima zelo majhen rajdni krog. Prestavna ročica na tleh teče zelo natančno in menjalnik je zelo dobro sinhroni-



Testni volvo 144 S je imel poleg serijske opreme armaturne plošče tudi merilnik vrtljajev in radio, ki sta na voljo za doplačilo. K dodatni opreми sodi tudi košarica na osrednjem tunelu, ki je zelo uporabna, ker ob vozniku ni prostora za drobnarije. Pod pokrovom, v sredini pod armaturno ploščo, so skrite električne varovalke.

ziran. Pedal zavore in sklopke ne zadržata veliko pritiska, pač pa se nam je zdel pedal za plin malo trši kot ponavadi. Bi nam na daljših potovanjih še ugajal?

Vse štiri zavore so kolotne in povezane z dvokrožnim sistemom. Pri okvari enega kroga še vedno zavirajo zavore na treh kolesih.

Kar zadeva podvozje je volvo zaostal za svojimi konkurenti in samonosna karserija je zadaj še vedno postavljena na togo premo; res pa je, da je močno izpopolnjena z dvojnimi vzdolžnimi vodili, Panhardovim drogom in oprta na višjačne vzmeti in teleskopske blažilnike. Prednji kolesi sta na trapezastih prečnih nihalkah, blažilnika sta teleskopska, vzmeti so višjačne. Za boljše lego v ovinku je spredaj prečni stabilizator.

## Na mraz se spozna

Velike 15 colske gume se izkažejo na slabih in gladkih cestah, ki se jih Švedom ne manjka. Gume so navadne, brez zračnic.

Volvo 144 opremljajo z dvema motorjema. Do nedavnega je imel slabši 75 KM (DIN), močnejši pa 100 KM (DIN), pri enakih kubaruti — 1778 kubikov. Po novem pa je dosežanji motor nadomestil večji 1963 kubični motor, ki zmore z enim uplinjačem 90 KM (DIN) z dvema pa 118 KM (DIN).

Testno vozilo je žal imelo še stari 1778 kubični motor, in sicer močnejšo varianto — odtoč oznaka S — da ima večjo kompresijo in dva uplinjača. 100 KM doseže pri 5600 vrtljajih, a se brez težav vrti tudi hitreje, do 6500 in več. Največji navor ima motor pri velikem številu vrtljajev — 14,8 kpm pri 3500 vrtljajih v minuti. Prožnost je padla na račun večje moči v zgornjem območju vrtljajev. Zanimivo je, da stransko odmično gred poganjajo zobniki, kar je danes precejšnja redkost. Motor ima razmeroma veliko kompresijo in z našim benzinom rad zaklenka.



Testni avto je imel štiristopenjski menjalnik in overdrive, ki ga je moč vključiti v četrti prestavi. Volvo 144 S z overdrive ima razmerje na zadnji gredi 4,56 : 1, medtem ko ima brez overdrive 4,1 : 1 pri istih prestavnih razmerjih v menjalniku. Z overdrive se motor počasneje vrti, večjih hitrosti pa z navadnim menjalnikom ne doseže.

V zelo velik, zaprti hladilni sistem gre 8,6 hladilne tekočine. Prednost velike prostornine je nedvomna; vroč motor so ohladi šele pri daljšem postanku. Začon hladnega motorja ne predstavlja nikakršnih problemov, niti v najhujšem mrazu ne.

Motor, ki se izkaže z dobrimi pospeki in primerno največjo hitrostjo, je nekam glasen. Posebno zvok, ki prihaja od uplinjačev, ne spada k ceni. Sodimo, da bi se tovarna lahko pomujala za boljše dušenje zvokov. Sportne zmogljivosti res ni treba poudarjati na glas!

Tovarna za 144 S in 142 S tudi overdrive, ki deluje kot peta prestava, voznik pa ga vključuje z ročico na volanu. Overdrive znižata motorju vrtljaje in mu s tem poveča življenjsko dobo ter zmanjša porabo goriva. Zaradi overdrive je menjalnik lahko prestavljen na boljše pospeške kot sicer. Overdrive je draga zadeva, ki ni v vsaki limuzini.

## To je dobro, to ni dobro

Kljub togi zadnji premi se volvo ovinkov dobro drži. Na dolgih, normalno vovženih ovinkih sicer kaže komaj opazno željo po dodajanju volana, ko pa smo ovinke vozili ostreje smo imeli opravka le z zelo korektnim drsenjem zadka, ki smo ga zlahka krotili z odvzemanjem volana. No, volvo v ovinkih izurjenemu vozniku ne povzroča težav, a prepričali smo se, da dosega manjše povprečne hitrosti kot konkurenti, na primer BMW 1800, ki smo ga imeli v redakciji isti čas.

Posebno dober je volvo 144 na makadamskih ovinkastih cestah, kjer se izkažejo velika petnajstcolska kolesa.

Je pa volvo občutljiv na bočni veter, posebno še, če je prtljajnik naložen. Sodimo pa, da je avto precej boljši, če je obut v pasaste gume.

Račun za razmeroma zelo dobro lego v ovinkih pa voznik in potniki plačajo z neudobjem. Vzmeti so malce pretirde, za

vozilo, ki se poteguje za mesto med prestižnimi in seveda dražjimi avtomobili. Kaže, da je tovarna pri vzmetenju iskala kompromis med dobro lego v ovinkih in udobjem. S togo premo je to pač zelo težka naloga.

Kot smo zapisali, volve poganjajo novi motorji, ki jih nismo mogli preskusiti. Meritve, ki smo jih opravili s starim motorjem, torej bodočemu kupcu ne povedo veliko in o rezultatih ne bi govorili kaj več, kot to, da sta nova motorja z 90 KM in 118 KM precej močnejša. Sodimo, da bo predvsem z motorjem 90 KM, ki je nadomestil dosežanega 75 KM, ki je navaden volvo 144 pridobil na zmogljivostih, ki so mu doslej manjkale. Za volvo 144 S (in seveda 142 S) pa sodimo, da je bil že s sedanjim motorjem dovolj močan. Ob novih motorjih naj omenimo posebej, da prinašajo kot glavno novost napravo, ki skrbi, da prideva v uplinjač del zraka iz območja izpušnih cevi. Poseben sistem zaklopk, ki jih krmili termostat, skrbi, da je zrak vselej ogret na 30 stopinj C. Zal pa ne moremo postreči z meritvami hitrosti pospeškov in porabe niti iz tujih virov.

## Po čem je slava?

Ob številnih dobrih lastnostih — še enkrat naj posebej poudarimo tudi skrb za varnost — so v volvu 144 kot ponavadi tudi nekatere pomanjkljivosti. Tovarna, ki je bila nekoč vodilna, je pri razširjanju programa dopustila, da so jo drugi dohiteli, če ne že kar prehiteli. V avtu so namreč kompromisi med starim in novim. S kompromisi pa že vemo, kako je. Oprema — pri tem mislimo posebno na sedeže — ni več takšna posebnost. Volvo 144 je torej udobna, potovalna limuzina. Ampak: á la mercedes ali pa BMW pa še ni... Sicer pa: kdo ve, kako bi se volvo 144 predstavljal po 100.000 kilometrih? Morda bi šele takrat dokazal, da je bil vreden svojega denarja in svojega že kar legendarnega, švedskega slovesa?

**Odol**  
Voda za usta

SUPER  
FLUOR

ČISTI  
ČUVA IN  
NEGUJE  
VAŠE  
ZOBE



NEVA ZAGREB

## NAŠE MERITVE

(Testni avto je prevozil 20.469 kilometrov, na našem testu 3646 kilometrov). Naš avto je imel slabo nastavljene uplinjače. Zato je poraba višja in zmogljivosti nekoliko slabše, kot ugotovili tuj preskuševalci).

**Največja hitrost 158,4 kilometra na uro** (merjeno povprečne zadnjih dvesto metrov, zalet 2,8 kilometra, povprečje štirih meritev).

**Kilometer brez zaleta: 34,7 sekunde** — hitrost zadnjih pet merov 149 km na uro.

### Pospeski:

- ▷ 0 do 40 km na uro: 3,2 sekunde
- ▷ 0 do 60 km na uro: 5,1 sekunde
- ▷ 0 do 80 km na uro: 8,4 sekunde
- ▷ 0 do 100 km na uro: 13,2 sekunde
- ▷ 0 do 120 km na uro: 18,5 sekunde
- ▷ 0 do 140 km na uro: 18,9 sekunde

### Poraba goriva

- ▷ na potovanju: najmanj 9,5 litra na 100 kilometrov (umirjena vožnja, nikoli hitreje od 90 kilometrov na uro), največ 15,2 litra na 100 kilometrov (ostra vožnja iz Kranjske gore preko Vršiča v Tolminu), v avtu dve osebi; na avtomobilski cesti 13,8 litra na 100 kilometrov (povprečna hitrost 135 kilometrov na uro).

▷ po mestu: najmanj 11,2 litra., največ 15,4 litra na 100 kilometrov.

▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah: 13,2 litra na 100 kilometrov.

### Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 40 — resnična hitrost 37,6 km na uro
- ▷ kazalec na 80 — resnična hitrost 77,9 km na uro
- ▷ kazalec na 120 — resnična hitrost 116,8 km na uro

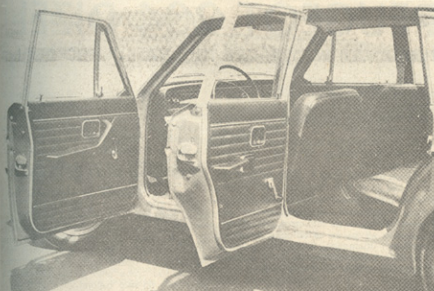
## TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** štirivaljni — štiritačni — vrstni — vrtna in gib 84,14 x 80 mm — gibna prostornina 1790 kubikov — kompresija 10:1 — največja moč 105 KM (DIN) pri 5600 vrtljajih — največji navor 14,8 km pri 3500 vrtljajih — mimiti — rotična gred v petih letajih — stranska odmična gred — viseči ventili — vodno hlajenje s črpalke in termostatom, zaprt sistem, v hladilniku 8,6 litra hladilne tekočine — dva prečnootočna uplinjača Zenith Stromberg SU-183 6 s 3,5 — tlačno mazanje s črpalke, v kateri je 203 litra olja — akumulator 12 voltov, 60 amperskih ur — dinam 300 watov.

**Prečni mehi:** motor spredaj pogonja zadnji kolesi — enokolutna suha sklopka — menjalnik s štirimi sinhroniziranimi prestavi in odveritve v IV. prestavi — prestavna razmerja: I — 3,13:1 II — 1,99:1, III — 1,36:1, IV — 1:1, overdrive 0,76:1, vrzaitra — 3,25:1 — prestavno razmerje na zadnji gredi 4,65:1 — prestavna ročica na tleh — gurne 165 S 15.

**Voz:** limuzina za pet oseb — štiri vrata — samonosa kraserija — prednji kolesi na posamečnih osovah — dvojna prečna vodila, prečni stabilizator — zadaj: toga prena na dvojnih vzdolžnih vodilih, panhardov drog — spredaj in zadaj vrtljave vrtni in teleskopski blažilniki — dvokolne kolturne zavore na vseh štirih kolesih — mehanski ročna zavora na zadnji kolesi — volan s krogljanim poljem — posoda za gorivo 58 litrov.

**Mere in teže:** dolžina 4,640 metra, širina 1,735 metra, višina 1,465 metra — medosna razdalja 2,600 metra — širina koleseka spredaj in zadaj 1,350 metra — rajdni krog 9,3 metra — teža praznega vozila 1190 kilogramov, največja dovoljena teža 1650 kilogramov.



Štiri vrata se na široko odpirajo in omogočajo udoben vstop in izstop. Poleg volva 144 in 14 S izdelaje tovarena isto vozilo tudi z dvojnimi vrati in oznako 142 in 142 S. »S« pomeni močnejši motor.

## TEST: VOLVO 144 S

VIDEZ	9	Sodobna postonaska oblika, toda predolg zadek in previsok pas vozila.
PROSTORNOST	8	Štiri vrata. Vstop in sedenje voznika neudobno zaradi prevelikega volana. Zadnja klopa prekratka in zaradi izboklin blatnikov preozka. Dovolj prostora za kolena. Zelo velik prtljajnik.
UPRAVLJANJE	9	Pregledni, priročni gumbi in ročice. Odlično sinhroniziran in natančen menjalnik. Lahek, nekoliko posreden volan. Prevelik obroč, Ubogljiva pedala s izjemo pretrdega pedala za plin. Zelo primerno nameščena ročna zavora.
OPREMA	10	Bogato opremljen z merilniki, odlične ogrevalne naprave, električna brizgalna za pranje vetrne šipe, pepelnik predalec od voznika, predalec tudi prostor za radio, pri vozniku ni prostora za drobnarije. Merilnik vrtljajev le za doplačilo. Serijski odlični varnostni pasovi.
VIDLJIVOST	9	Zaradi previsokega pasu mora voznik stegovati vrat. Odlične luči — tudi za vzvratno vožnjo.
NAJVEČJA HITROST	9	Primerena za razred avtomobila. Približno iste hitrosti dosegajo BMW 1800, fiat 125, renault 16 TS, mercedes 200.
POSPESKI	9	Zelo dobri, blizu športnim. Največji navor pri razmeroma visokih vrtljajih, zato motor zahteva za dobre pospeške zgornje območje vrtljajev.
PORABA GORIVA	8	Zelo odvisna od načina vožnje. Ob zmerni vožnji v poprečju razreda 1800 kubikov, pri ostru, oziroma hitri vožnji, prevelika.
LEGA NA CESTI	9	Zadnja toča prena je natančno vodena in v ovinkih ne povzroča problemov, zahteva pa previdnost pri zavrzanju v ovinkih. Testno vozilo ni bilo opremljeno s pasastimi gumami, ki bi po vsej verjetnosti lego na cesti izboljšale. Velika kolesa se obnesejo na slabih in gladkih cestah. Pretrpano občutljiv na bočni veter.
UDOBNOST	8	Pretrde vzmeti. Zelo udobni prednji sedeži, manj udobni zadnji. Oblazinjenje prednjih sedežev precej boljše kot zadaj. Zal, umetno usnje.
MOTOR	9	Preprost, robusten motor. Pri visokih vrtljajih močan, toda preglasen. Pri nizkih vrtljajih premalo prožen. Občutljiv na kvaliteto goriva. Dva vplinjača zahtevata izvežban servis.
ZAVORE	10	Odlične kolturne zavore na vseh štirih kolesih. Dvokrožni zavorni sistem pri okvari še vedno deluje na tri kolesa. Zavore se pregrejejo šele po večkratni zaporedni obremenitvi, a si tako opomorejo.