

VOLVO 144

V beograjskem sprometnem jurisu smo se kar za začetek, komaj nekaj ovinov naprej od vsajmista naučili ceniti zavore novega volva. Švedska tovarna ni skoparila in je pri novem volvu tudi nekaj udala za zavore: na prednjih in na zadnjih kolesih so kolutne zavore, ki jih upravljata dva ločena zavorna kroga. Pri tem so napeljavajo cevi za zavorno tekočino razporedili tako, da avtomobil zavira s tremi kolesi, pa čeprav se pokvari en zavorni krog. To je drugače kot pri drugih avtomobilih, ki se tudi postavljajo z dvema zavornima krogoma — zaradi tega z večjo varnostjo — kjer zavirata le kolesi na eni osi ali pa kolesi po diagonali, če se pokvari en zavorni krog. Pa še ni konca o zavorah: na zadnjih kolesih so vgradili napravo, ki omejuje zavorno moč in serijski je tudi ojačevalec zavorne moči. In kakor pri vseh volvih je tudi v 1444 ročica za ročno zavoro na levi strani voznikovega sedeža. Ročna zavora deluje na ločeni bobnasti zavori na zadnjih kolesih! To se tudi zdi edina rešitev, da tudi ročno zavora dobro prime, pa čeprav so na vseh štirih kolesih kolutne zavore. Seveda pomeni vse to ni.

Volvo pri prodaji vseh svojih vozil vabi kupce z zanesljivostjo, trajnostjo in varnostjo ter sodi, da za vse to ni škoda denarja.

Na beograjskem sejmu je volvo 144 novinec in v Jugoslavijo ni prišel z nič manj.



So zamudo kakor v druge evropske države — celo v zahodni Nemčiji so ga začeli prodajati šele aprila — pa čeprav ga izdelujejo že od minule jeseni: prvih deset avtomobilov volvo, ki so jih v Beogradu prodali, bomo kmalu srečali z jugoslovanskimi registrskimi tablicami.

Kot vsa švedska vozila, je tudi volvo 144 odlično zaščiten proti rjavenju.

Vzmetenje se zdi ugašeno za slabše ceste in je nekoliko trdo, zato pa je lega na cesti toliko boljša. Na mokrih kockah nekoliko avtomobilske ceste med Beogradom in Zagrebom smo si privoščili nekaj ostrih zavojev, kar počez med otoki nezaceljenega asfalta, pa avtomobil se trenil ni. Zelo neposreden volan, in izredno majhen obračalni krog se pri vsem tem zdita samo dopolnilo dobrih voznih lastnosti. Ne poznamo tako velikega avtomobila, ki bi ga tako lahkotno parkirali.

Nekoliko trde vzmeti udobja preveč ne prizadenejo, saj sta prednja sedeža že prav tradicionalno skrbno izdelana. S posebnim vijakom uravnavaj, koliko trdo naj bo oblažjenje. Skoda, da tudi zadnja klop ni tako skrbno oblažljena, saj se zdi trda. Da je za kolena tudi zadaj dovolj prostora, ti je pri tem le v tolažbo.

Potniki na zadnjih sedežih se bodo najbrž v tako dragem avtu tudi pritoževali, da sta zadnji vrati razmeroma ozki. In ko smo že pri očitkih, naj pomenimo, da se nam zdi prostor za radio preveč na desni armature plošče in bo voznik med hitro vožnjo komaj lahko iskal postaje.

Za denar, ki ga izdaš za volvo 144 ti tovarna brez doplačila daje odlične varnostne pasove; ležalne sedeže, pri katerih je moč naslonjač pritriliti v vsakem položaju; šobe za odmrzovanje zadnjega okna in v prtljajniku vdolbino za drugo rezervno kolo. Vse to so odlike avtomobila za dolgo in hitro potovanje.

Volvo 144, ki so nam ga dali za kratko preskušnjo, je bil popolnoma nov, tako da smo si meritve raje prihranili za test. Ze nov 1,8-litrski motor je obetal, da zmore toliko, kot objublja tovarna — najvišjo hitrost 150 km na uro in pospeške od 0—100 km na uro v 15 sekundah.

Za 2100 dolarjev in 18.710 novih dinarjev vse to tudi pričakuješ.

