



Volvo 340 GL dizel prihaja na naš test nekoliko pozno, kajti to limuzino so v svet lansirali že leta 1983, toda to ne pomeni, da smo preskušali star model, kajti vozilo so vsako leto izpopolnjevali, pred dvema letoma so mu vgradili tudi dizel motor, sedaj pa so mu namenili še nove odbijače, kar mu daje še dodatno privlačnost. Vsekakor je dovolj razlogov, da ga predstavimo, posebej, ker bo generalni zastopnik Univerzal iz Beograda letos iz Volva uvažal v glavnem te modele.

Volvo 340 GL dizel

## Volvo z značajem

**Deset let razvoja serije 300 – Sodobno vozilo z Renaultovim motorjem – Udobje, kakršnega zmorejo le res najboljši**

Volvo 340 GL je limuzina srednjega formata, dolžine 4,320 m, motor ima spredaj, pogon pa prek zadnjih koles, pred zadnjo premo sta menjalnik in diferen-

cial, teža znaša 1060 kg, dizel motor (D 16) pa razvija 40 kW (55 KM) moči pri 4800/min z največjim navorom 102 Nm pri 2250/min.

### VIDEZ OBLJUBLJA KAKOVOST

Volvo 340 GL sodi med tiste avtomobile z značilno silhueto. Značilna oblika karoserije z visokim odbijačem na zašiljenem sprednjem delu ali maska s tradicionalnim znakom tovarne puščata takšen vtis, da si niste čisto na jasnem ali vam je celoten vtis avtomobila všeč ali ne, razen seveda, če niste ljubitelj klasike. V nečem pa vas oko vsekakor ne bo prevaralo, v tem namreč, da že zunanost daje vtis trdnega in kakovostno narejenega avtomobila s končno obdelavo, značilno za švedsko pedantnost. Primerjava aerodinamičnosti karoserije s sodobnimi avtomobili (ne starejšimi od dveh let) pa bo pokazala, da koeficient zračnega upora 0,39 C ni v samem vrhu.

Da imate v rokah res temeljito narejen izdelek, vam je vdrugič jasno, ko sedete v odlični sedež in za sabo zaprete masivna vrata, ki skrivajo ojačitve, dodane zato, da utrjujejo karoserijo pred čelnimi in bočnimi udarci. Debelo oblazinjena sedeža sta oblikovana tako, da objemata voznikovo oziroma sovoznikovo telo, prevlečena sta z blagom in ustrežata različnim »konstrukcijam« človeškega telesa. Takoj ko voznik obrne ključ v ključavnici, se začne njegov sedež ogrevati, za kar lahko verjamete, da je res nadvse ugoden obču-

Če dobite vozilo v roke pozimi, to pomeni, da bodo razmere za vožnjo nepredvidljive. Komaj sem se usedel za volan, že se je odprlo nebo in vlažen sneg je zasul ulice in ceste, temperatura se je spustila do minus 10 stopinj Celzija, in ko sem pomislil, da je to vse, kar me bo doletelo, se je vsul še leden dež, ki je okoval avtomobile v prozoren oklep. V tistih dneh se je bilo mogoče po nekaterih delih mesta gibati samo na drsalkah. Ampak zima je zares dobra priložnost, da se seznaniš z avtomobilom, smola je bila le v tem, da je volvo k nam prispel na širokih, nizkopresečnih Michelinovih gumah s poletnim profilom.







tek, zlasti če ste se zunaj namrazili s čiščenjem ledu s stekel. Tudi sovoznikov sedež je lahko ogrevan, toda samo ob doplačilu. Naslonjali za glavo sta trdi in ne budita želje po snu. Volan ima štiri prečke, skozi katere je videti najpomembnejši del armaturne plošče. Ta pomemben del opreme avtomobila kljub oznaki GL ni posebej bogat, kar dokazuje, da so Švedi glede tega škrti in da je za popolnejšo informacijo o vozilu med vožnjo treba še kaj doplačati. V voznikovem vidnem polju so merilnik hitrosti, enako velika ura, termometer in merilnik količine goriva. Vse drugo je v zgornjem delu armaturne plošče, v bistvu vrsta singalnih lučk.

Za razliko od večine avtomobilov volvo 340 nima univerzalnih stikal pod volanom. Na levi strani ima stikalo za navadno in dolgo luč, na desni pa je stikalo za brisalnika, ki imata štiri stopnje. O njem morda le še to, da je dovolj čisto rahel dotik da brisalnika delujeta, enako velja tudi za vključitev pršilca vode na vetrobransko steklo. Druga stikala so za luč in ventilator ter za usmerjanje zraka (tudi za usmerjanje zraka na bočna stekla). Prestavna ročica je med sedežema, za njo ročna zavora. Predal z desne strani je osvetljen, če je odprt, a se ne zaklepa. Volvo je v GL različici ponudil tudi pasova za zadnja sedeža (nimajo vzglavnikov), pasovi pa niso nastavljivi po višini.

Pregled z voznikovega sedeža je dober, k odpravljanju mrtvih kotov prispeva tudi učinkovito zunanje ogledalo na desni strani. Mrtvi kot se naredi edinole pri umazanem vetrobranskem steklu, kajti brisalnik ne pobriše kakšne tri centimetre stekla ob levem robu.

Prostora med prednjima in zadnjima sedežema je dovolj tudi za dolgonogeža. Pri tem modelu sedežev ni mogoče podreti, da bi tako dobili več prtljažnega prostora, daljše predmete

lahko spravimo skozi prostor med naslonjaloma sedežev. Nekaj več prostora dobimo s preklopom sedežev.

#### DIZEL MOTOR PODOBEN BENCINSKEMU

Vrsto let so imeli dizelski motorji v avtomobilih malo moči ob

#### MOTORSKO OLJE NA SINTETIČNI OSNOVI



ZA BENCINSKE IN DIZEL-SKE MOTORJE OSEBNIH VOZIL IN TUDI ZA TURBO

veliki prostornini, največ 4200 vrtljajev, dolgo so sicer zdržali, a se vedno močno dimili. Vozilu niso dali niti dobrih pospeškov niti velike končne hitrosti. Današnji dizelski motorji pa se vrtijo vedno hitreje, ponujajo boljše pospeške in že kar visoko končno hitrost, skromno porabo goriva, postali so tudi manj glasni, v primerjavi z bencinskimi motorji pa tudi manj onesnažujejo okolje. Volvo je v model vgradil Renaultov dizel motor s precej dobrimi lastnostmi. Motorju so tudi zmanjšali težo s posebno tehniko odlivanja bloka in glave motorja. Valji so zvrtni direktno v blok in jih zato ni mogoče obnavljati. Takšen motor imata tudi renault 9 in 11.

Predno voznik požene motor, mora po kontaktu, ko obrne ključ, počakati 5 sekund. V tem času predgrelec v predkomori uspe pripraviti motor za vžig, o čemer voznika obvesti posebna rdeča lučka, na kateri je narisa-

na spirala (znak predgrelica), ki ugasne. Nadaljnji postopki so takšni kot pri vsakem običajnem bencinskem motorju.

Motor je takoj vžgal kljub nizkim temperaturam. Kakšne dve ali tri minute se je iz izpušne cevi močneje kadilo zaradi samodejnega uravnavanja količine goriva, dokler motor ne doseže delovne temperature.

Tudi v volvu 340 se motor oglaš s šklepetom, ki ga je zunaj vozila dobro slišati, v avtomobilu pa ga je zaradi materialov, iz katerih je predelna stena kabine, veliko manj. Med samo vožnjo, še zlasti pri manjši obremenitvi, človek skoraj pozabi, da je pod pokrovom motorja dizelski motor. Za ta motor so izbrali menjalnik M 47 R in s pomočjo 55 »konjev« se volvo odlično izkaže, če upoštevamo, da je njegova teža več kot ena tona.

Zadnji del kardana ima poseben dušilec, ki zmanjšuje treslaj motorja. Dobil sem vtis, da je vožnja z volvom najprijetnejša pri hitrosti 140 km na uro v peti prestavi! Takšna hitrost je pravi užitek in žal je bilo med našim preskusom le malo priložnosti za takšno vožnjo.

Svojo lastno težo volvo 340 dobro vleče navzgor tudi na 7-odstotnih klancih. Takšen del ceste je vozilo z dvema osebamama in polno posodo za gorivo premagalo v 4. prestavi in s hitrostjo 100 km na uro. Pri hitrosti vetra 2 m na sekundo smo izmerili največjo hitrost 145 km na uro. Prva prestava je dovolj dolga za speljevanja, v drugi prestavi pa motorju začne pohajati sapa pri 55 km na uro. Od hitrosti 60 km/h pa do 100 km/h





je motor vozilo pogнал v tretji prestavi v vsega 10 sekundah, za hitrost 120 km na uro (merjeno od 100 km/h) pa smo v četrti prestavi porabili 11 sekund, v peti prestavi pa za enako hitrost (spet od 100 km/h) 17 sekund. Od 0 do 80 km/h smo izmerili čas 14,50 sekunde, od 0 do 100 km/h pa 21 sekund (tovarna daje podatek 20 sekund). To niso slabi rezultati, če upoštevamo, da je bil avtomobil skoraj nov, prevoženih je imel le 2500 km.

Poraba goriva se je gibala v okviru tovarniških norm in tudi v slabih voznih razmerah ni bila prevelika. Po mestu je avto porabil 8,5 litra, pri 90 km/h 5,2 litra, pri 120 km/h 7,5 litra in s polnim plinom 8,6 litra plinskega olja.

Med vožnjo sem dobil vtis, da mu vsaj na suhi cesti, naglo poganjanje skozi ovinkne ne dela težav, pri čemer mu pomaga MacPhersonova rešitev vzmetenja prednjih koles, zadaj pa De Dionova toga prema, pa tudi ravnotežje, ki ga omogoča položaj menjalnika in diferenciala, ki sta pred prednjo premo. Na spolzkem cestišču pa je pravi plesalec. Mislim, da mu ne bi pomagale niti zimске gume. Med vožnjo po blagem klancu navzdol ga je nekoliko težje brzdati, če se zadnji del sili pred prednjega, prav tako ga je težje pognati v klanec.

Za speljevanje z zaledenele površine sem se moral zateči k dodatni obremenitvi – povprečno človekovo telesno težo. Seveda pa se vsem takšnim in podobnim nevšečnostim izognemo z verigami, ki so namenjene vožnji v zimskih razmerah.

Zavore so dobro prilagojene teži in hitrostim vozila. Volvo 340 ima servo napravo posebne konstrukcije. To je vakuumška črpalka, ki jo poganja ročni gred.

## ZA MESTO IN DOLGA POTOVANJA

Volvo je vnesel v ta model precej zanimanja in volje, da naredijo avtomobil, primeren za mestno vožnjo, ki pa bo tudi dovolj udoben za daljša potovanja. Rajdni krog znaša 9,35 m, od ene do druge skrajne točke je potrebno 4,4 zavrtljaja volana, pa ga je v mestnem vrvežu vseeno mogoče stisniti med dva avtomobila, tudi kadar je s prostorom precej na tesno. Varuh nad družinskim proračunom je svetlobni signal, ki voznika opomni, da voznikov ali sovoznikov varnostni pas ni pripet. Če pas samo položite prek ramena, bo lučka sicer ugasnila, miličniko-



vo oko pa vas ne bo spregledalo. Prtljažnik ima 362 litrov in je torej dovolj prostoren, pri nato-varjanju prtljage pa ne smemo pozabiti, da je rezervno kolo pod pregrinjalom v dnu prtljažnika.

Za daljšo vožnjo je zelo pomembno, da je sedeža mogoče nastaviti točno po telesu voznika, pri čemer je še posebej pomemben nastavljeni del v predelu lakotnice. Ponoči ima voznik na voljo dobre žaromete s halogenskima žarnicama (H-4).

Udobje in varnost sta pri Vol-

vu na prvem mestu. Ko se z volva 240 presedate v model 340/360, se vaš vtis ne spremeni. V manjšem modelu je več prostora med sedeži in stropom, razdalja med vrati pa krajša za vsega 2 cm. Enake so tudi rešitve notranjosti vozil. Vse to velja tudi za visoke švedske zahteve o varnosti potnikov. V zaščiti vozila pred rjavenjem pa so Švedsi itak že dolgo znani mojstri. Zaščita pred rjavenjem obsega kar 22 faz. Najbolj izpostavljene površine so celo pocinkane. Seveda pa večplastni premazi, ojači-

tve karoserije in drugi materiali (zaščita pred hrupom, debele preproge, bogati sedeži) po svoji prispevajo k teži avtomobila. Čeprav je na primer od renaulta 11 teži na 140 kg, pa ne moremo reči, da ima slabše vozne lastnosti (oba z enakim motorjem, seveda), počasnejši je za vsega 8 km na uro, v povprečju pa porabi pol litra plinskega olja več.

Zaradi vsega tega, kar smo zapisali, lahko pričakujemo, da ga bodo izdelovali vsaj še nekaj let. Prihod volva 480 na njegovo prodajo ne bo vplival, saj si vozili direktno ne konkurirata, to, kar nudi volvo 340 kupcem, pa je tako po udobju kot po voznih lastnostih dovolj sodobno. Težje se bo kupec odločal, ko bo izbiral med modelom 340 z dizel motorjem in različicami 360 oziroma 360 s štirimi bencinskimi motorji ter različico s petimi vrati, ki nudi precej večji prtljažni prostor, v primeru seveda, če podremo zadnja sedeža in sedež sovoznika (največ 1200 litrov prostornine). Pri Volvu nimajo navade pogosto menjati modelov. Prvi avtomobil iz serije 300 s tremi vrati se je na trgu pojavil leta 1976 in se je z Renaultovim motorjem 1,4 uvrščal v srednji razred. Danes je pahljaga modelov v seriji 300 precej širša. Ta model izdelujejo na Nizozemskem, v obratih tovarne DAF, katere akcije je v veliki meri odkupil prav Volvo. Letna proizvodnja je 65.000 vozil. Verjetno bodo to število že z letošnjim letom zmanjševali zaradi modela 480, sledi pa še proizvodnja malega kupeja s tremi vrati in oznako 580 ter limuzine 540 (s sprednjim pogonom).

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno pred prednjo premo – vrtna in gib 78x83,5 mm – gibna prostornina 1596 kubikov – kompresija 22,5:1 – največja moč 39,5 kW (55 KM) pri 4800/min – največji navor 102 Nm pri 2250/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zboati jermen) – glava iz lahke litine – polnjenje z gorivom rotacijska črpalka CAV – vodno hlajenje (7 litrov) – akumulator 12 V, 66 Ah – alternator 700W/50 A.

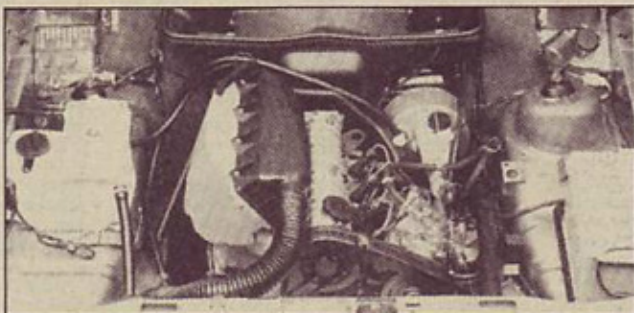
**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – suha enolamelna sklopka – sinhronizirani menjalnik s 5 prestavami, ročica na tleh – prenosna razmerja: I, 3,705, II, 2,159, III, 1,369, IV, 1,000, V, 0,826, vzvratna vožnja 3,683, diferencial 3,82 – platišča 5 j – gume 175/70 SR 13.

**Voz in osbese:** limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – sprednji kolesi na

posamičnih obesah z vzmetnimi nogami, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, prečni stabilizator – zadaj De Dionova toga prema z vzdolžnimi vodili, teleskopskimi blažilniki – dvojni zavorni sistem, spredaj kolota, zadaj bobna, servo naprava, ročna zavora mehanska deluje na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 4,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke (varnostni sistem na drogu volana proti čelnim udarcem).

**Mere in teže:** dolžina 4,435 m – širina 1,660 m – višina 1,392 m – kolotek spredaj 1,380 m, zadaj 1,405 m – rajdni krog 9,35 m – teža praznega vozila 1060 kg – dovoljena skupna teža 1500 kg – prtljažnik (tovarna) 362 litrov – posoda za gorivo 48 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 140 km/h – pospeški od 0 do 100 km/h 20 s – poraba (ECE): 4,77, 4/7 litrov na 100 km.



Nikar ne skrbite, ker ta volvo izdelujejo na Nizozemskem. Zaradi tega nima nič slabšega imageda, na karoseriji pa tudi nima več oznake DAF. Prav toliko je švedski kot vsi drugi modeli. Verjetno ste to hoteli vedeti, preden se boste odločili, da zanj odšete približno 400 milijonov starih dinarjev...

MIRO LJUB NIKOLIĆ  
foto: IVAN NIKOLIĆ