

Test

VOLVO 440 GLE

Rodil se je leta 1985. Mati je Nizozemka, oče Šved, srce je francosko. Ima še nekaj starejših bratov, najstarejšemu pa je ime daf. Po materi je podedoval velikost, po očetu pa skrb za varnost in natančnost. Ime mu je volvo 440.



HOLANDSKI ŠVED

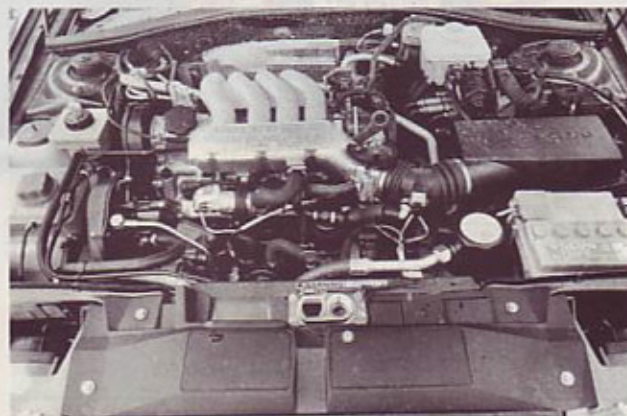
Lani je obiskal kozmetični salon ter modno hišo. Oče ga je oblekel in uredil po vzoru večjega švedskega polbrata, volva 850. Bojda se je prej počutil nekoliko staromodno. Zdaj je že odrasel in se spet čuti dovolj močnega, da se spopade s tekmeci.

Krojač je bil temeljit: osnovne poteze so sicer ostale enake, vendar so popravki dovolj temeljiti, da se po spremembah volvo 440 zdi povsem drug avtomobil. Po novem se ga pokrov motorja prav do prednjega odbijača in tako vključuje tudi masko z odprtini za hlajenje. Nove so tudi nižje prednje luči in odbijač, vse skupaj pa je povsem v stilu volva 850. Zadek volva 440 je doživel manj sprememb, saj so nekoliko drugačne le luči ter odbijač, s strani pa so zaznavni novi kolesni pokrovi. Nekaj novosti je tudi v notranjosti: armaturna plošča in tapete v vratih imajo drugačen videz, kljub vsemu pa je za tako ugledno ime plastike še vedno preveč.

Če me spomin ne vara, se je ime Volvo med prvimi pojavilo pri pojmu varnost v avtomobilu in prav varnost, od takrat pri Volvu tradicionalna, je narekovala manj vidne ali povsem nevidne izboljšave. Tako je sedaj pločevina vrat debelejša in s tem čvrstejša, pod pločevino pa so še dodatne



Armaturna plošča: pregledna, malce oglata



Motor: francoska osnova, švedska nadgradnja

Kljub veliki moči o športni vožnji ni govora.

strukturne ojačitve, večji varnosti potniškega prostora na ljubo. K varnostnim izboljšavam pa sodita tudi po višini samodejno nastavljiva varnostna pasova.

Volvo serijo 400 sestavljajo trije modeli: kupe 480, limuzina 460 ter kombi-limuzina 440, ki smo jo v kombinaciji z Renaultovim 1,7-litrskim motorjem tudi preskusili. Različica 440 je torej na voljo le s petimi vrati in je s tem zaradi uporabnosti tudi najbolj priljubljena. Čeprav je za okroglih deset centimetrov krajša od limuzine, je prtljažnik v kombi-limuzini z osnovnimi 380 litri zadovoljivo velik, s postopnim zlaganjem po tretjini deljive zadnje klopi pa ga lahko povečamo skoraj do devetsto litrov prostornine. Potniški prostor in vožnja v tem volvu zaslužita (nekoliko tudi po zaslugi opreme z oznako GLE) pohvalo. Armaturna plošča je pregledna in z vsemi potrebnimi merilniki, volanski obroč s štirimi prečkami je prijeten za oprijem in zaradi močnega servojačevalnika lahek za vrtenje, kar omogoča lagodno vožnjo. Le stikalo za trobljo na volanskem obroču je pretrdo in vklop zahteva preveč moči. Prednja sedeža sta odlična: dobro oprijemljiva, izdatno (ročno) nastavljiva in z dovolj dolgima sedalnima deloma ter naslonjaloma, z zglatnikoma



vred. Vsa stikala so pri roki in tudi ponoči dovolj dobro vidna, enako tudi (analogna) ura. Utripajoča kontrolna lučka in močno, zelo neprijetno tiktakanje opozarjata pozabljivega voznika toliko časa, dokler si ne pripne varnostnega pasu. Oprema GLE ponuja tudi od znotraj mehansko nastavljiva snopa žarometov, klimatsko napravo, ki je v zimskih dneh žal nismo mogli preskusiti, ter zavorni ABS.

Predvsem za zunanji ogle-dali, težko rečem, da sta dovolj veliki, tudi premajhni nista. Vsekakor pa pogled v vsa tri omogoča dober pregled nad cesto za avtomobilom. Vidljivost navzven je po zaslugi dobre zastekljenosti zelo dobra, brisalnikoma ni kaj oči tati, pogrešali pa smo zadnji brisalnik, ki je pri avtomobilih z vrati na zadku skorajda že pravilo.

Lagodno vožnjo, o kateri smo že govorili, omogočata tudi motor in menjalnik. Motor ima ob 1,7 litra gibne prostornine kar 102 KM, kar pomeni skoraj šestdeset KM na liter, in čeprav daje to slutiti, da se bo športno vedel, ni tako. Večtočkovni vbrizg, ki je zamenjal uplinjač, omogoča v kombinaciji z motorno elektronično miren tek motorja vse do šest tisoč motornih vrtljajev, nad to vrednostjo pa daje občutek, da se ne vrtil prav rad. Kljub veliki moči o kakšni športni vožnji torej ne moremo govoriti. K temu nekaj prispeva tudi menjalnik z nekoliko daljšimi prestavnimi razmerji, saj doseže avto največjo hitrost v četrti prestavi, peta pa je izrazito dolga in varčevalna. Navzlic temu se volvo 440 na testu ni izkazal kot velik varčnež, saj je bila povprečna poraba neosvinčenega bencina čez enajst litrov na sto kilo-



Krojač je bil temeljit.



Dostop in obdelava: švedska natančnost



Uporabno: deljiva klop, ravna površina



Prednji del: spogledovanje z volvom 850

metrov. Res pa je, da so bile v času testa ceste močno zasnežene, kar zaradi specifičnega načina vožnje vsekakor vpliva na večjo porabo goriva. Menjalnik je pokazal še eno "slabost": čeprav je natančen, mehak in s kratkimi gibi, ne omogoča izjemno hitrih pretikanj, ker je sinhronizacija v njem prepočasna. In tu se vprašam: ima sploh smisel v volvu "dirkaško" pretikati?

Čeprav je ta motor med vožnjo uglajen, je v prostem teku nemiren, predvsem takrat, ko je mrzel. Značilno zanj je zaganjanje oziroma omahujoč tek, to pa je neprijetno pri speljevanju. Nenehno spreminjanje vrtljajev med osemsto in tisoč v minuti, kot kaže merilnik, sili voznika k večji pozornosti, saj je sicer delovanje motorja zelo tiho in pri nepazljivem speljevanju mi je na začetku nekajkrat ugasnil motor. Ampak na to se voznik hitro privadi, neprijetnosti pa minejo.

Volvo 440 je tako kljub mešanemu poreklu in vstopu v deveto leto še vedno prijetna, lahko vodljiva kombi-limuzina, ki zasluženost nosi Volvov znak. In prav nič čudno ni, da je kar tretjina vseh volvov, ki jih prodajo, iz serije 400.

Tekst: VINKO KERNČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štirilaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 81,0 x 83,5 mm - gibna prostornina 1721 kubikov - kompresija 10,0:1 - največja moč 75 kW 102 (KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,3 m/s - specifična moč 43,6 kW/liter (59,3 KM/liter) - največji navor 142 Nm pri 3900/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - večtočkovni elektronski vžrig in elektronski vžig fenix 3B - vodno hlajenje 6,5 litra - motorno olje 4,6 litra - akumulator 12 V, 55 Ah - alternator 70 A - uravnovani katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,727; II. 2,048; III. 1,321; IV. 0,967; V. 0,795; vzvratna 3,545; diferencial 3,730 - platišča 5,5x14 - gume 185/65 HR 14 michelin MXV 2, kotalni obseg 1,87 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 37,8 km/h

Voz in obese: kombi-limuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj s pomožnimi okvirji - $C_x = 0,37$ - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj toga prema, Wattov paralelogram, Panhardov drog, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levijo, servo, 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4345 mm - širina 1690 mm - višina 1390 mm - medosna razdalja 2503 mm - kolatek spredaj 1420 mm, zadaj 1430 mm - rajdni krog 10,35 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1610 mm - širina (kolokolci) spredaj 1430 mm, zadaj 1410 mm - višina (nad sedežem) spredaj 880-930 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1060 mm, zadnja klopa 850-670 mm - premer volanskega obroča 380 mm - priključnik (normno) 379/430/874 litrov - posoda za gorivo 60 litrov

Teže: prazno vozilo 1021 kg - dovoljena skupna teža 1580 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h: 11 s - poraba (ECE): 5,7/7,1/11,4 litra neosvinčenega bencina (95 ROZ) na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

183 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

| | |
|--------------|--------|
| 0 - 60 km/h | 4,5 s |
| 0 - 80 km/h | 7,0 s |
| 0 - 100 km/h | 11,0 s |
| 0 - 120 km/h | 15,7 s |
| 0 - 140 km/h | 22,6 s |

1000 m z mesta:
31,7 s (158 km/h)

Prožnost:

| | |
|--------------------------|-------------------|
| 1000 m od 40 km/h (IV.): | 39,1 s (137 km/h) |
| 1000 m od 40 km/h (V.): | 42,4 s (127 km/h) |

Zavorna pot:

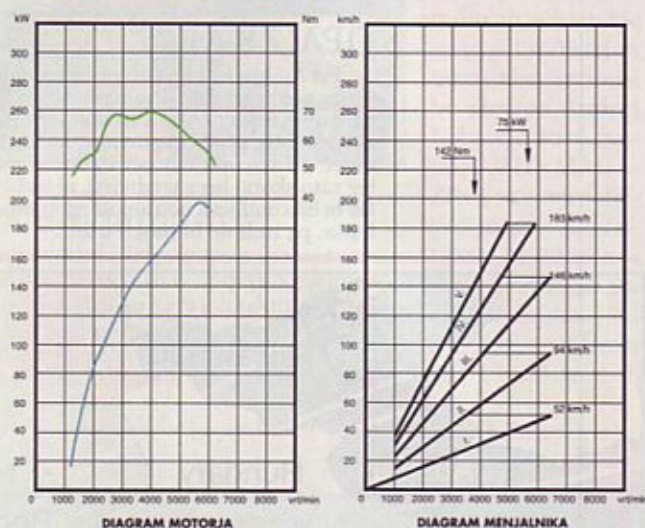
| | |
|--------------|--------|
| od 150 km/h: | 91,1 m |
| od 100 km/h: | 40,3 m |

Natančnost merilnika hitrosti:

| kazalec na | resnično |
|------------|------------|
| 60 | 58,8 km/h |
| 80 | 77,1 km/h |
| 100 | 96,0 km/h |
| 120 | 114,0 km/h |

Poraba goriva:

testno povprečje
11,9 litra/100 km



Hvalimo

- sedeži
- natančnost izdelave
- varnostni dodatki
- kultiviranost motorja in menjalnika
- zavore
- lega na cesti

Grajamo

- nemiren tek motorja v prostem teku
- plastika v notranjosti
- ni zadnjega brisalnika
- premajhni zunanji ogledali
- trdo stikalo troblje

Cena SIT 2.859.821
(Revoz Novo mesto d.d.)

Končna ocena

Volvo 440 GLE je pravi mednarodni avtomobil: s švedsko zasnovo, skrbjo za varnost in natančnostjo, nizozemskim izvorom ter francoskim motornim značajem. Udobje, prostornost in lahkotnost vodenja ga diskretno uvrščajo med zelo dobre avtomobile srednjega razreda.