

Pred desetimi leti se nam je zdelo, da je švedski Volvo s precej poguma postavil svojo tablico na Dafov avtomobilček, kajti mnogi so se spraševali, ali se spleča že pridobljeni ugled kakovostnega in zanesljivega avtomobila, sinonima za varnost, dajati na preizkušnjo. Kot kaže, so bili strahovi neupravičeni.

Obstaja pa razlika: »velike« volve izdelujejo na Švedskem, »majhne« pa na Nizozemskem. Zdi se, kot bi se z uspešnim modelom 480 ES, ki ga delajo v deželi ravnice kot naslednika serije 300, začelo obdobje, ko se bodo vse bolj izgubljale razlike, ki smo jih postavili med narekovanje. To potrjuje tudi volvo 440 v različici s turbinskim polnilnikom ali elektronskim vbrizgavanjem.

Volvo 440 sodi med tiste avtomobile, za katere pravimo, da so narejeni s srečno roko. Seveda danes, v dobi računalništva, ne moremo govoriti o sreči, ko je vsaka podrobnost tako rekoč kot na dlani, lahko pa mirno zapišemo, da gre za v celoti skladen avtomobil. Ni velik, ampak deluje impozantno s svojo splošno fiziognomijo prednjega dela in prisekanim zadkom, zlasti model s spojlerjem na pokrovu prtljažnika. Karoserija ni posebej avantgardna, je pa všečna zaradi lepo urejenih detajlov in skladnih površin. Več kot podatek, da koeficient zračnega upora znaša 0,34 CX, pove izredno šibek zvok v vozilu, ne glede na to, s kakšno hitrostjo vozite. Površno opazovanje ne more odkriti, kako so izpeljali tako uspešno zvočno izolacijo, saj ni videti elementov, ki absorbirajo zvok. Motor je tih in odlično uravnotežen, enako tudi prenos, izpušni sistem in gume michelin.

Vozili smo najboljši 440, to pa je turbo različica. To pomeni vrhan koš opreme, za katero trdijo, da je pri njih standardna. Notranjost je

Vozili smo: VOLVO 440 turbo

SKRITE MOŽNOSTI

Nizozemski Volvo izdeluje tudi hitre avtomobile — Moč motorja ne pomeni tudi hrupa

pozorno izpeljana v vseh podrobnostih, kot se za vozilo tega razreda spodobi. Volan ima štiri prečke in od sukanja je odvisno, kateri del površine armaturne plošče boste videli. Voznik, ki je imel vozilo na testu pred mano, je bil verjetno nižje rasti, toda sedež tega avtomobila je mogoče nastaviti po višini in naprej-nazaj, tako da voznik ne more imeti pripomb na svoje »delovno mesto«.

Instrumenti so lahko čitljivi, dobro razporejeni, pomembneje pa je, da so vsa stikala v dosegu prstov in da jih vozniku ni treba iskati s pogledom. Elektrike je veliko: za nastavljanje dveh zunanjih ogledal (stikala niso na najbolj posrečenem mestu), za pomikanje stekel na vratih, tu je tudi centralna ključavnica in še vrsta drugih podrobnosti.

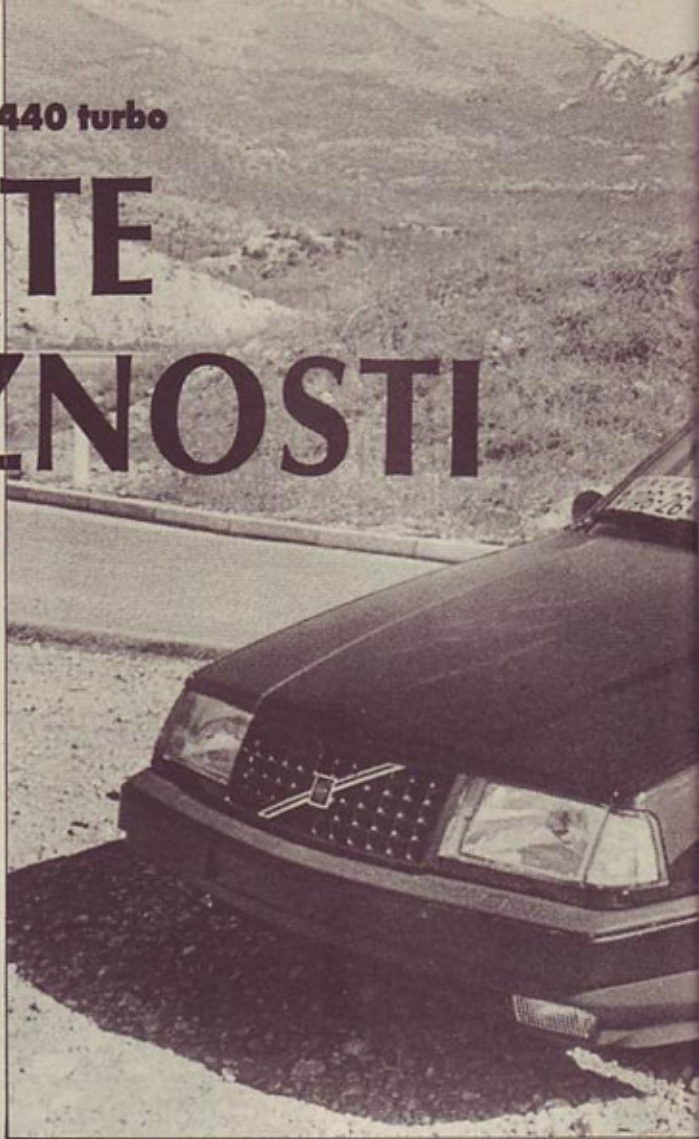
Ugotavljali smo udobje tudi na zadnjih sedežih in ugotovili, da je za potnike zadaj dovolj prostora, če le voznik ne pretirava s pomikanjem sedeža nazaj. Zadnja klop je deljiva, naslonjali je mogoče spustiti, tako da je tudi prtljažni prostor lahko povečati. Nekaj zapletov je edino z dostopom do prtljažnega prostora in samega avta, kajti polovici naslonjala se spuščata s pritiskom na vzmet. Prtljažnik ima prostornino 330, povečan pa 1028 litrov. Zadnja vrata je mogoče dvigniti dovolj visoko, da si kdo ne poškoduje glave.

Motor s prostornino 1721 kubičkov (Renaultov izdelek) ima tri načine dovajanja goriva: dvojni uplinjač, ki razvije največjo moč 64 kW (87 KM), direktno vbrizgavanje daje moč 80 kW (109 KM) in turbinski polnilnik, ki moč poveča na 88 kW (120 KM). To je kompletna ponudba bencinskih motorjev za ta razred avtomobilov. Manjka dizel iz serije 300 s prostornino 1,6, ki sodi med varčnejše motorje, ne omogoča pa užitkov v visokih hitrostih.

Prečno postavljeni motor spreduje je naslonjen na en običajen nosilec motorja in na dva hidroelastična. Učinek je zmanjšanje tresljajev pri nizkem številu vrtljajev ročične gredi. Tako kot večina sodobnih motorjev, za katere skrbijo senzorji, ima tudi to vozilo odlični sistem za avtomatsko nastavljanje kota predvžiga, saj senzor za registriranje nenačrtovanih eksplozij zaradi, denimo, nizko oktanskega bencina po potrebi pošlje podatek mini elektronski centrali. Takrat se motor enostavno prilagodi 95 namesto 98 oktanom. Menimo pa, da ta naprava ne bi bila zelo učinkovita ob uporabi našega super bencina, saj mu število oktanov preveč niha.

Pri motorju je opaziti podčrtano skrb za kakovost hlajenja ventilov in šob. Izpušni ventili so obloženi s trdo jekleno zlitino, kar jamči za dolgo življenjsko dobo, motor s turbinskim polnilnikom ima z natrijem hlajene izpušne ventile.

Kaj je lahko bolj pomembno od dobrih zavor? Volvo 440 turbo ima takšne. Zaviranje pri hitrosti 220 km na uro, to pa je tudi njegova najvišja hitrost, je nenavadno elegantno. Štiri kolutne zavoro (ABS





Tehnični podatki

Motor: štirivaljni — štiritačni — vrstni — nameščen prečno pred prvo premo — vrtina in gib 81-83,5 mm — gibna prostornina 1721 kubikov — kompresija 8,1:1 — največja moč 88 kW — največji navor 175 Nm pri 4500/min — ročna gred v 5 ležajih — odmična gred v glavi (zobati jermen) — blok iz lahke litine — elektronsko vbrzganje goriva bosch LH jetronic, turbinski polnilnik garet T 2 — brezkontaktni vžig — vodno hlajenje — akumulator 12 V 55 Ah, alektromotor 70 Ah — z vbrzganjem goriva: največja moč 80 kW pri 5800/min — dvojni uplinjač: največja moč 60 kW pri 5100/min

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi — suha enolamelna sklopka — petstopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na podu — prenosna razmerja: I. 3,091, II. 1,842, III. 1,432, IV 1, V 0,967, vzvratna vožnja 3,545, diferencial 4,23 — platišča 5,5 J — gume 165/70 TR 14 (michelin) — 5 vrat — samonosna karoserija — prednji kolesi posamično obešeni tipa macpherson z vijačnimi vzmetmi in teleskopskimi blažilniki, prečna vodila in stabilizator — zadaj toga prema s pahardovim drogom in vzdolžnimi vodili — dvojne zavore, kaluti na vseh štirih kolesih — ročna zavora mehanska deluje na zadnji kolesi, ročica med sedežema — volan z zobato letvijo, servo.

Mere in teže: dolžina 4,312 m — širina 1,671 m — višina 1,379 m — medosna razdalja 2,603 m — kolotek spredaj 1,421, zadaj 1,426 m — zadnji krog 11,1 m — teža praznega vozila 1000 do 1096 kg — prostornina prtljavnika 330. do 1027 litrov — posoda za gorivo 48/50 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 200 km na uro — pospeški od 0 do 100 km na uro 9 sekund — poraba po ECE: 6,4/8,3/ 11 litrov na 100 km. — z vbrzganjem goriva: 185 km na uro — 10 sek — 5,8/7,5/10,8 — dvojni uplinjač: 175 km na uro — 11,5 s — 5,1/6,8/9,4 na 100 km



je le za doplačilo) omogočajo, da se bo tudi pri najvišji hitrosti zgodilo tisto, kar od avta pričakujete. K zadovoljstvu v hitri vožnji seveda prispeva tudi dobro izbrano MacPhersonovo podvozje s posebnimi dodatki za izničenje udarcev bočnega vetra, vožnja v ovinkih je mirnejša. Turbo različica ima teleskopske blažilnike napolnjene s plinom, medtem ko so pri drugih različicah hidravlični.

Volvo neguje glas izdelovalca zanesljivih avtomobilov. Potniški prostor je v trdni jekleni kletki, ki se ne poškoduje pri čelnih trčenjih, stranskih nalehtih in med prevračanjem. Kakšnih 50 kg jekla ne pomeni veliko za celokupno težo, toda je znane švedke kakovosti in premišljeno razporejeno. To za Volvo in nič novega, to je pri njih tradicija, toda povečano varnost tudi zaračunajo.

Štirinajst plasti različnega materiala ščiti kovinske dele tega avtomobila pred rjavenjem. Volvo poudarja, da do 80.000 prevoženih kilometrov ventilov in kota predvžiga ni treba nastavljanja.

Volvo 440 turbo daje več, kot pričakujete. V knjigo vtisov velja zapisati, da je vse na svojem mestu in da vse deluje brezhibno. Človeka preseneti, ko tudi med pospešeno vožnjo v klanec ne slišite hrupa motorja, čeprav ga po vseh pravih pričakujete. Nekateri vozniki svoj stik z vožljo gradijo najprej na zvoku. Pri tem hitrem avtomobilu ne bodo prišli na svoj račun.

S tem smo zašli na področje Renaultove tradicije zelo tihih motorjev, katerih dela ne moti rahel pisk turbinskega polnilnika. Pomembni elementi avtomobila, kot so volan, menjalnik in druge komande, so tako dobro narejeni in razporejeni, da se lahko v celoti posvetite dogajanju na cesti. Petstopenjski menjalnik je na dobro izbranem mestu, ima kratek hod in je natančen. Za volvo 440 je servo naprava volana standardna oprema. Sukanje obroča volana je lahko, zobata

letev ima spremenljiv hod oziroma razmik med zobniki, sila za sukanje pa je odvisna od hitrosti, saj se z njo progresivno spreminja.

Sicer pa je servo naprava pri tako hitrem avtomobilu stvar okusa. Res je sicer, da servo olajša delo, na primer pri parkiranju, toda piscu teh vrstic se zdi, da je za hitro vožnjo skozi ovinke boljši neposrednejši stik s kolesi.

Nizozemskemu Volvu je uspelo narediti zanimiv avtomobil, s katerim zavzema mesto v zlati sredini konkurence v tem razredu.

Generalni zastopnik, beograjski Univerzal, je za volvo 440 postavil visoko ceno 440 tisoč din. Ob povečani konkurenci, zlasti japonskih proizvajalcev, je pričakovati, da bo Volvo osrečil kupce s sprejemljivejšo ceno.

Mirosljub Nikolić