

Martin Česenj, foto Marjan Zaplatil

Mali mož na prste stopi

## Volvo 66 GL



Ste se že kdaj zalotili pred ogledalom? V navdušenju, da ste s prestavljeno prečo podobni večno mlademu Warrenu Beattyju? Ali pa, če ste nežnega spola, presrečni, da vas nov nedrček spreminja v seksi punco Raquel Welch? Oh, kako drobnarije predružačijo človeka!

In avto tudi! Poglejte: postrani natakneni brki, novi odbijači — pa daf ni več daf, ampak volvo. Najcenejši in najmanjši volvo. In najdražji daf, če že hočete. Toda beseda gre o enem in istem avtu.

Volvo 66 GL! Ušesom se priležel Veste, še zmeraj je mnogo ljudi, ki kupujejo avtomobile zaradi znamke in imena. Rečete volvo in ne poveste kateri. Znanco bo vzelo sapo. Toda volvo 66 ni skoraj prav nič drugačen od dafa 66. Ta je začel nastajati pred dvajsetimi leti, ko sta se brata Hub in Wim van Doorne domislila majhnega, enostavnega in poceni avtomobila. K preprostosti je v največji meri prispeval samodejni brezstopenjski menjalnik — oprijelo se ga je ime „variomatic“ — in do danes se se zvrstili vedno močnejši

karoserija in De Dionova zadnja prema sta delo italijanskega mojstra Michelottija. Da je zdaj iz boljše hiše, pričajo poševno pritrjena letva na nosu, nov znak in robata odbijača: kovinska profila, debelo obložena z gumo. Manj kot štiri metre dolg avto je zaradi njih videti večji.

Važnejše dopolnitve so skrite očem. Švedski inženirji so karoserijo vzdolžno okrepili, da zdaj z večjo zanesljivostjo zadrži udarce in varuje potnika. Jeklena pločevina je na najsoodnejši način zaščiten pred korozijo, lepijeno prednje steklo,

katerih se po potrebi spreminjajo obodi. Ko se jermenici na eni strani manjšata, se na drugi strani večata. Ko avto rine v klanec in je potrebna nizka prestava, sta pogonski jermenici majhni, gnani pa veliki. Med hitro vožnjo po ravnem je ravno narobe.

Vsaka jermenica je sestavljena iz dveh polovic, ki se premikata po osi. Ko sta najbolj stisnjeni, teče jermen po največjem, ko se razmakneta, pa po najmanjšem možnem obsegu. Vmes je še vrsta dodatnih. To krmiljenje so že pri dafih izpopolnili



defi: 33, 44, 55 in 66. Leta 1972 se je rodilo tehnično sodelovanje med tovarno DAF in švedsko tovarno Volvo. Nazadnje je večji partner požrl manjšega in od lanskega poletja štrli nad tovarno v Eindhovenu napis: Volvo Car B. V.

#### MAKE-UP ZOPER PRILETNOST

Obenem z odkupom holandske tovarne so poslovni može iz Goeteborga posvojili tudi zadnji in najmočnejši daf — češ, to je edini avto, ki ga je moč posodobiti. Hišni minister za tisk je oznanil:

„Vse, kar je bilo prej, skušamo čimprej pozabiti. Čakajo nas lepši časi.“

Daf 66 je čez noč doživel trideset sprememb (tudi novo, precej višjo cenol) in postal volvo 66. Oznaka GL je (v primerjavi z modelom SL) jamstvo za paket opreme: ogrevana zadnja šipa, dodatni halogenski žarometi, pripravljen prostor za dodatne instrumente, kovinski lak in črte na bokih.

Avto je po obliki takšen, kot je bil daf:

avtomatske varnostne pasove, opornika za glavo, negorljive sedežne prevleke in temeljitejšo zvočno izolacijo pa so prišteli k serijski opremi. Nekaj nezahtevnih posegov so opravili še pri izpušnem sistemu in pri prenosu moči motorja.

#### VOŽNJA: KOT V LUNA-PARKU

Volvo 66 GL poganja renaultov motor; tudi to je bilo v navadi že prej. Tega so presadili iz „dvanajstice“ in mu vili dodaten zalagaj moči. Ohranil je vse lastnosti, ki jih pripisujemo renaultom: tudi trpežnost in nezahtevnost.

Največ dobrega (seveda za tiste, ki so jim bili dafi všeč) je v zadku, pred zadnjo premo. Zaradi variomatica, samodejnega brezstopenjskega menjalnika je mali volvo kot avtomobilček iz luna-parka: preprost za vožnjo, da ga vzljubi še tako zabit začetnik.

Naj na kratko opišem, kako variomatic deluje: zobata klinasta jermena prenašata moč med dvema paroma jermenic, pri

s podtlačno napravo, ki ravna prestavno razmerje v skladu z voznikovimi ukazi na plinu in zavori. Pri starejših dafih je bil variomatic v neposredni zvezi s pogonskima kolesoma; vozniku se je zdela, da vozi avto, ki ima diferencial z zaporo. Pri modelu 66 so prenos dopolnili z običajnim diferencialom.

Med motorjem in menjalnikom je sredobezna sklopka, ki ukazuje kardanski gredi. Skrivnost sklopke je v štirih segmentih, ki ob vse višjih vrtljajih motorja vedno močnejše pritiskajo ob boben sklopke. Sklopka začne „prijemati“ pri približno 1050 vrtljajih v minuti, v območju med 2300 in 2500 vrtljaji pa je „prijem“ popoln.

Voznikova naloga je povsem preprosta: z desnico ravna ročico pred sedežema in izbira med tremi položaji: ob črki N zažene motor, ob črki D bo avto peljal naprej, če pa pritisne gumb-zaporo na ročki in odrine ročico k črki R, je izbral zvrzveno prestavo. Potem mora pritisniti le še na pedal za plin in avto pelje. Bolj ko pritisne, hitreje pelje. Za sklopko ni pedala, je le za zavoro. Voznik pritisne nanj in avto

se ustavi. Priznajmo: preprosteje ne bi moglo biti.

Povsem brez težav pa tudi tu ne gre. V mrzlih jutrih, ko so vrtljaji motorja zaradi izvlečnega čoka višji kot med običajnim mirnim tekom, „prestavne“ ročice ni moč premakniti brez zoprnega škrtanja. Zato smo iznašli „pretikanje z vmesnim čokom“: za hip zapreš čok, pretakneš in čok spet izvlečeš. Brez škrtanja!

Prestavna ročica je po novem lepša: ni več primitivni vzvod za pretikanje zobniškega gonila, ampak je oblikovana na način

„a la porsche“ ki se lepo prilaga roki. Kot v večjih in dražjih avtih z avtomatikom.

Preprostega upravljanja so veseli predvsem tisti, ki ne marajo običajne vozniške znanosti o menjalniku in sklopki, volvo 66 pa je primeren tudi za telesno prizadete voznike; še posebej, če upoštevamo, da je moč tudi v tem avtu še marsikaj poenostaviti.

## NA CESTI NE ZAHTEVAJTE PREVEČ!

Da ta avto ni dirkač, smo vedeli že pred preizkušnjo. Toda natančne meritve so

dokazale, da do hitrosti 80 km na uro dovolj odločno pospešuje. Med vozniki po mestu gre zlahka v korak z drugimi avtomobili. Kdor pa želi izrabiti vse zmogljivosti motorja se mora variomatica najprej privaditi. Potem ga bo cenil tudi na odprtih cestah, recimo na vzpetinah: samodejni menjalnik izbere vselej pravišnje prestavno razmerje in voznja v klanec je dostikrat hitrejša kot z avtom, kjer je ob klasičnem menjalniku težko izbrati pravišnjo prestavo. Največja hitrost je resda dosti nižja od tiste, ki jo obljublja tovarna (slabotnejši so



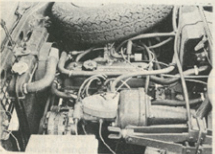
Nastoljali prednjega sedeza se prevrtna stran, da je dostop k zadnji klopi lažji.



Prtljžnik: na videz majhen, toda dovolj pripraven.



Prestavna ročica: črke, ki označujejo različne položaje so osvetljene.



Motor so presadili iz renaulta 12 in mu dodali 3 KM. Ostal je še prostor za rezervno kolo.





tudi pospeški), toda za zmernega voznika je volvo 66 GL dovolj hiter avto.

Bojte se le prehitavanja! Če se boste nad hitrostjo 80 km na uro „v škarjah“ srečali iz oči v oči s tovornjakom, se vam bo zdelo, da sedite na polžu. Zaradi tega menim, da je ta volvo lahko po svoje nevaren avto.

### ZREL ZA BALET

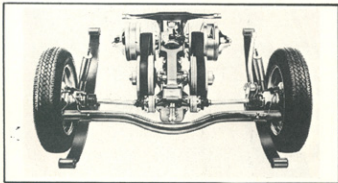
Razmeroma nevarna je pri tem avtu tudi lega na cesti. Obstojni opravičilo: volvo 66 GL ni namenjen dirkanju. Lahko verjamete, ni treba preizkušati! Težave se

### VELIKO OPREME (ŠE NI VSE)!

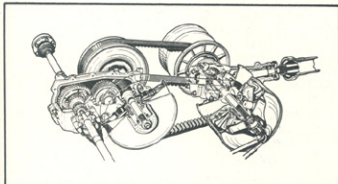
Če pomislim na vso opremo, ki jo volvo 66 GL premore, se ne smem pritoževati. Tudi prtljažnik je s 330 dm<sup>3</sup> uporabne prostornine še dovolj velik. In rezervno kolo je nad motorjem, kjer ni v napoto. Z malce volje in znanja je prednja sedeža moč nastaviti tudi po višini in v celem je avto dovolj velik za štiri ljudi. Peti je presneto na tesnem. Naslonjali prednjih sedežev se umakneta stran, da je dostop k zadnji klopi enostavnejši, toda ob ročici, ki sta namenjeni za to upogibanje, se vsakič

sproti zataketa varnostna pasova. In kot pri dafih so stikala tudi v volvu brez reda razmetana po armaturni plošči, steklo nad instrumenti se blešči naravnost v voznika in ključ za vžig je nesimetričen, da ga je težje vtakniti. Hvalim pa: opornika za glavo, ki sta tako spojena s prednjima naslonjaloma, dvojni brizgaliki za pranje prednje šipe in odlične dolge (halogenske) žaromete.

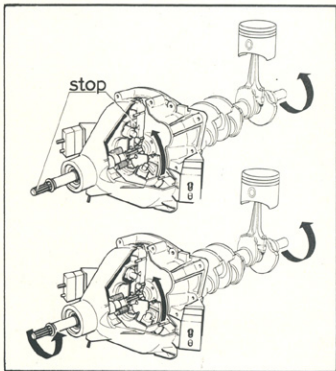
Tudi ko ste že v avtu, se vam zazdi, da bi bilo treba karoserijo modernejše ukrojiti; da bi bilo prednje steklo položnejše, notranja dolžina pa bolj naklonjena udobju. Zaradi



De Dionova prema z enojnimi listnatimi vzmetmi. Na gubastem cestišču še zmeraj preveč odskakuje.



Variomatic in diferencial v preseku. Natančen pogled razloži delovanje.



Sredobežna sklopka v mirujočem stanju in med delovanjem. Segmenti zaradi sredobežne sile silijo navzven in pritiskajo na boben sklopke. Sklopka prijemlje med 1050 in 2300 vrtljaji motorja.

začnejo že pri starinski oblikovani karoseriji, ki ni kos bočnemu vetru. Podvozje je kljub De Dionovi premi (včasih so imeli daf še bolj problematično tego premo) še zmeraj skregano s športnimi željami voznika in volvo se suče kot baletnik. Kljub ugodni razporeditvi teže zdršnejo zadnja kolesa mnogo prej, kot bi nevajen voznik pričakoval. In temu primerna je vožnja po ovinkasti cesti. Kdor silni v hitrost, mora volan ves čas odzvezmati. Volvo hoče z bokom naprej. Takšni vožnji v prid je lahkoten, neposreden, a še dovolj natančen volan. Pomoč vozniku pa odreče motor, ki zaradi variomatica nima vselej moči, da bi avto izvelkel iz ovinka. Ob tako slabih porokih res ne gre divjati na slepo. Ta avto je za tiste, ki hočejo v službo in domov, po vsakdanjih opravkih in na umirjen nedeljski izlet. Športniki naj si poiščejo drug avto!

### Kaj pravi Ona?

Prestavno ročico „naprej-nazaj“ hvali še dva tedna po tistem, ko smo avto vrnili tovarni. Vesela je lahkotnega volana, toži, da je zavorni pedal pretrd. Nerga nad obliko, da je starokopitna, toda priznati mora, da odlično vidi vse štiri vogale – torej brez težav parkira.

Takoj zapiše, da so vzmeti pretrde, (zimске) gume pa preglasne. Gumasti odbijači ji koristijo, čeprav ne prizna!

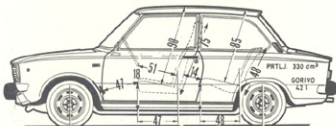
vbočenih blatnikov je pred prednjimi sedeli velika stiska za noge.

Kdor zaradi morebitnega nakupa ogleduje volvo 66 GL, dela to skoraj gotovo zato, ker bi rad variomatic. Obenem mora vedeti: da gumasti jermeni ne zdržijo nič dlje kot gume na kolesih, da je avto na parkirišču moč zavreti le z ročno zavoro in da bo med vožnjo dostikrat gledal v tuje izpušne cevi.

In cena? Volvo 66 GL bo pri nas predvidoma naprodaj šele po beograjskem avtomobilskem salonu, aprila letos. V dinarje preračunana cena je zato le približno: 140 000 dinarjev. Volvo je torej avto za povsem določene kupce. Ponuja obilo dobrih pa tudi dosti slabih lastnosti.

Prispegnem vam: tudi Warren Beatty bo vsak čas plešat in Raquel Welch raste noht v meso! Ni ga, brez napak!

Notranja mere (prednja sedeža v zadnji legi) v cm: širina pri komolcih spredaj 126, zadaj 123; širina prednjega sedeža 50, zadnja klop 125; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjača 152; pomik prednjega sedeža 14; odprtina vrta (širina x širina) 85 x 58; uporabna prostornina prtljagov 330 dm<sup>3</sup> (merjeno s kockami)



Cena: zastopnik še nima cene  
 Proizvajalec: Volvo Car B. V.,  
 Eindhoven, Nizozemska  
 Generalni zastopnik in prodajalec:  
 Univerzal, Beograd, Majke  
 Jevreševice 51; predstavnosti v  
 Zagrebu in Ljubljani

**Tehniški podatki**

**Motor:** štirivaljni — štirilitrski — vrtni namočen vodozadno nad prednjo prečko — vrtni razred 1717 cm<sup>3</sup> — gibna prostornina 1289 kubnih cm — kompresija 9,5:1 — največja moč 57 KM (DIN) pri 2800 vrt./min v minuti — litraža na moč 44,2 KM (DIN) na liter — največji navor 9,8 kpm (DIN) pri 2800 vrt./min — ročica gred v 5 letih — stranska odmična gred (verigaj) — viseči ventili — glava iz lahke litine — enojni prečnotčni upljinaj solex 32 8143—4, z ročnim čokom — mehanska črpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem loču — vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem — akumulator 12 voltov, 36 amperskih ur — alternator 460 vata — svečice AC 42 FS ali ogyemr 705 9

**Prenos:** močji motor spredaj poganja zadnji kolesi — samodejna enokolovna središnja sklopka (območje prijemanja: 1000 do 2500 vrt./min) — samodejni brezstopenski menjalnik (variomatic) — prestavna ročica na levi — skupna prestavna razmera od 14,25 do 3,7

**Kolesa:** platilca 4 1/2 x 13, jeklena prešena — gume 155 SR 13 (na testu: klobar m-f-s) — pritisk spredaj 1,6 zadaj 1,6

**Voz in obesa:** limuzina za 4—5 oseb — 400 vata vrata — samonosna karoserija — prednji kolesi na posamičnih obesah, zadnji kolesi na dvojni, teleskopski blažinih, prečni vzvojni stabilizator — zadaj De Dionova, enojne vzdolžne listaste vzmeti, teleskopski blažinih

**Zavore:** spredaj kolutne, zadaj bobnašte — dvostruki zavorni sistem — servo — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežima

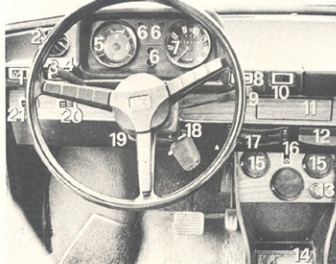
**Volan:** prenos z zobato levitvo — 3,4 vrt./min volana od ene do druge akrajne točke — najjni krog 9,5 metra

**Oprema:** brisalnice z dvema hitrostima in iz naprave za pranje prednje šipe — avtomatska zadržna šipa z dvema zadržnim ogledalom — varnostne utripalke — dolgi hidraulični žarometi — luč za vzvratno gibanje — avtomatski varnostni pasovi — opornika za glavo (spredaj) — preproge — negorljive sadetne prevleke — vijalnik

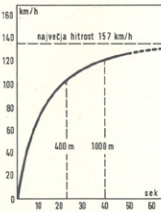
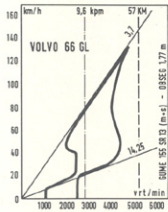
**Masa in teža:** dolžina 3,965 m — širina 1,540 m — višina 1,380 m — medosna razdalja 2,255 m — kolotek spredaj 1,300 m, zadaj 1,250 m — najmanjša razdalja od tal 0,126 m — prostornina prtljagov 360 litrov (uporabna prostornina 33 dm<sup>3</sup>) — teža praznega vozila 862 kg — dovoljena obtežba 500 kg — dovoljena skupna teža 1240 kg — dovoljena teža priklolece z zavoro 700 kg, brez zavore 400 kg

**Vadnjeveje:** poteka za gorivo 42 litrov — kartir s filtrom 3,25 litra, menjava na vsakih 5000 km — variomatic in diferencial 1,3 litra, menjava na 2000 km — kontrola in menjava delov variomatica na 20.000 km — hladilni sistem (z grebenjem) 4,8 litra

**Zmogljivost:** moč na tono praznega vozila (4. voznik 75 kg) 61,8 KM (DIN), teža na KM: 16,2 kg — moč na tono pono natožnjenojega avta 45,8 KM (DIN); teža na KM: 11,7 kg — največja hitrost 145 km na uro (tovarna) — pospešek od 0 do 100 km na uro: 18,0 sek — poraba goriva: 8—11 litrov na 100 km (tovarna)



1 — stikalo motorne zavore, 2 — reža za zrčenje, 3 — ročica utripalk, dolgih in kratkih žarometov, točnje in svetlobnega signala, 4 — stikalo klop, 5 — merilnik goriva in napetosti akumulatora, kontrolni lučki prisiska olja in temperature hladilne tekočine, 6 — kontrolne lučke utripalk, dolgih žarometov in varnostnih utripalk, 7 — merilnik hitrosti, števce kilometrov, 8 — kontrolna lučka vziga, zavorne sistema in ročne zavore, 9 — ročica brisalnikov in naprave za pranje prednje šipe, 10 — »slepo« stikalo, 11 — prostor za radio, 12 — pepelnik, 13 — vijalnik, 14 — prestavna ročica, 15 — prazni prostori za dodatne merilnike, 16 — stikalo dodatnih dolgih žarometov, 17 — ročici za nastavljanje ogrevanja in zrčenja ter ventilatorja, 18 — stikalo vziga, ključavnica volana, 19 — čok, 20 — stikalo varnostnih utripalk, 21 — stikalo naprave za ogrevanje zadnje šipe



**Naše meritve**

Testni avto je pred meritvami prevozil 7600 km. Meritve z dvema osebama in s polno podobo goriva; zimske gume  
 Največja hitrost: 137 km na uro (zalei 3 km, poprežje 81ih meritv)

**Pospečki:**

0 — 40 km na uro:	4,0 sek
0 — 60 km na uro:	6,9 sek
0 — 80 km na uro:	11,7 sek
0 — 100 km na uro:	19,5 sek
0 — 120 km na uro:	35,8 sek

**400 m brez zaleta: 22,0 sek** (končna hitrost 104 km na uro)  
**1000 m brez zaleta: 39,8 sek** (končna hitrost 123 km na uro)

**Poraba goriva:** Po navadnih cestah najmanj 8,0 litra goriva super na 100 km (zmerno, nikoli čez 100 km na uro), največ 13,0 litra na 100 km (nastra vožnja)

**Na avtomobilskih cestih:** 10,0 litra na 100 km (poprežje 100 km na uro), oziroma 12,5 litra na 100 km (poprežje 125 km na uro).  
 Po meark: 10,3 do 12,8 litra na 100 km  
 Poprežna poraba na testu: 11,1 litra na  
 Poraba olja: 0,3 litra na 1000 km  
 Stanje dodatnih merilnih hitrosti: kazalec na 80, resnični hitrost 58 km/h; kazalec na 80, resnični hitrost 77 km/h; kazalec na 100, resnični hitrost 97 km/h; kazalec na 120, resnični hitrost 116 km/h

**Hvalimo**

- zelo preprosto upravljanje
- kompaktna karoserija
- lahkotni volan
- bogata oprema
- na tančine izdelava

**Grajamo**

- slabotne zmogljivosti
- razmeroma velika poraba goriva
- na parkirišču zavrzanje le z ročno zavoro
- hrupen motor
- občutljivost na veter
- slaba lega na cesti
- širok prostor za noge

Nenavadni krivulji v diagramu menjalnika je »zakrivili« variomatic. Pozvali smo ju iz tovarniških materialov, saj nimamo dovolj natančnih instrumentov, da bi ju mogli narisati na podlagi lastnih meritv. Premici predstavljata najnižjo in najvišjo prestavo, vmes sta prestavna razmera brezstopensko spreminljiva. Leva krivulja predstavlja zmerno pospeševanje, ko voznik zmerno pritisne na plin in sklopka prime pri približno 1100 vrt./min v minuti. Poti krivulje so tk na hitrost 40 km na uro težko razumljiva, toda med vožnje tega ni opaziti. Desna krivulja nastane med ostrim pospeševanjem ob polnem plinu. Sklopka prime pri približno 2500 vrt./min v minuti variomatic pa omogoča pospeševanje spredaj v najnižji prestavi, potem pa prestavlja tako, kot je videti na diagramu. Na letalščih smo izmerili največjo hitrost 137 km na uro, kar pomeni, da motor sploh ne zaide v navarna območja vrt./min in je moč dolgo časa vzeti s polno hitrostjo. Meritve smo opravljali z zimskimi gumami; če bi bile na kolesih običajne letne gume, bi bile pospeški za spoznanje živahnjeji, največja hitrost pa malce višja. Razlike bi bili malenkostne!