

Test:

VOLVO 940 GL

Jakob praznuje petinšestdesetletnico: namesto da bi veselo nazdravil s prijatelji, stoji v muzeju, kjer pridno brišejo prah z njega. Jakob je namreč prvi volvo vseh časov. Naredili so ga leta 1927, torej takrat, ko so ozvočili film, ko je Lindbergh preletel Atlantik in ko so pri Fordu izdelali že petnajst milijonov primerkov modela T.

Volvo je torej razmeroma mlada avtomobilska znamka, spočeta kot v pravljici: ekonomist in poslovnež Assar Gabrielsson ter inženir in oblikovalec Gustaf Larson sta staknila glavi in znanje ter vsak zase (po latinsko) rekla: »Volvo!« Ali v prostem prevodu: Peljem se! Do zdaj je volvo postal sinonim za avtomobilsko čvr-

Voznikov prostor: redoljubna oglatost.



NORDIJSKA

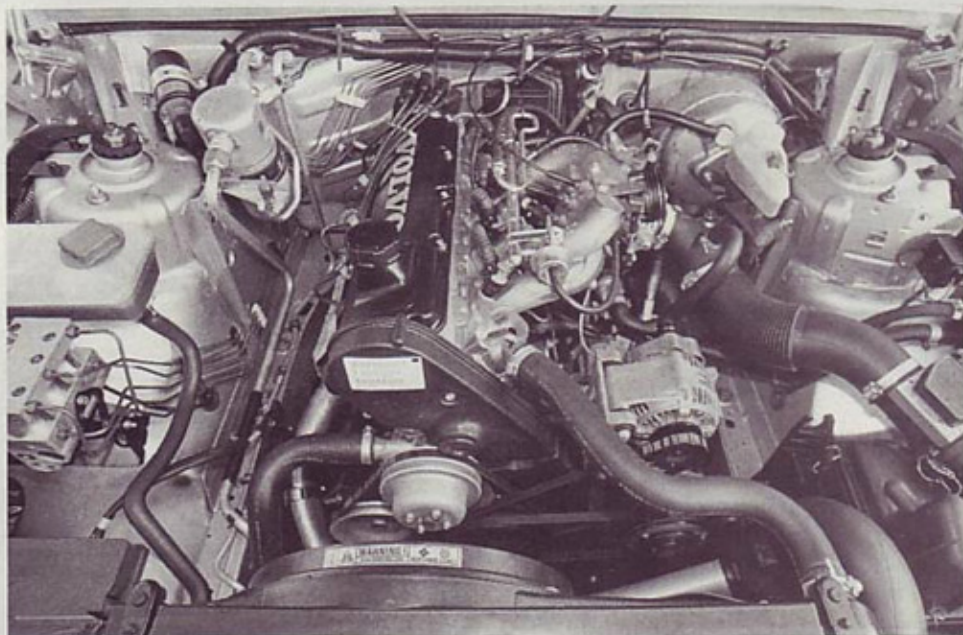
stost, zanesljivost in varnost, Slovencem pa utegne ta švedski koncern prirasti k srcu tudi zategadelj, ker je bil prvi, ki je – ob pomoči Renaulta in Revoza – zapeljal na sveže ograjeni trg pravkar priznane države. In zdaj je tu.

V isti sapi smo dobili v roke tudi testni avtomobil: volvo 940 G1. Volvo govori v številkah! Številčne oznake sicer ne jamčijo velikostne logike posamičnih modelov, ampak različne serije vozil te znamke je tako vseeno moč povsem natančno razlikovati. Volvo 940 je premiera poletja 1990, vrinili pa so ga v srednji in zgornji del serije 700. To ni bilo revolucionarno dejanje, saj je marsikaj na vozilu ostalo nespremenjeno. Skoraj pokončne zadnje šipe in kot z nožem obrezanega zadka pa volvo 940 (hkrati z volvom 960) nima več.

Opazno moderni volvi – razen izjemno redkih modelov – nikoli niso hoteli biti. Tudi volvo 940 ni. Največ, kar so si oblikovalci privoščili, kažejo daleč čez prednji kolesi štrleč in obenem oglato obrobjen nos vozila, nizki izrezi bočnih oken in precej pravokoten, toda sodobno privzdignjen zadek. Količnik zračnega upora (0,35) namiguje, da Švedi zmo-



DISCIPLINA



Motorni prostor: predviden tudi za večje motorje.

rejo živeti tudi brez izrazite aerodinamike, bleščeča obdelava vozila pa, da ne poznao malomarnosti. Torej ni dvoma: volvo 940 je skoraj pet metrov dolga limuzina višjega srednjega razreda, ki zmore prebujati klasična avtomobilska čustva, pa tudi povsem zdajšnje človeško zavist. Temeljita odbijača nista le za okras: sta tudi vidno nadaljevanje temeljite in očem skrite karoserijske konstrukcije, ki je pred leti in v starejši modelski izvedbi zmogla neverjetno srečen konec, potem ko so jo – obešeno za zadek – reklamno spustili izpod visokega gradbeniškega dvigala. Velik volvojevski nos zmore požreti tudi veliko nevarne energije.

Za nosom: potniški prostor. Vanj vodijo štiri udobna vrata z elektrificiranimi šipami in z osrednjo ključavnico. Nad vrati: dobri stari rob zoper vodo ali sneg s strehe. Za vrati: notranjost limuzine, ki po videzu in izdelavi prekaša razred, v katerem jo ponujajo. Po merah pa ne: notranja dolžina je krajša, kot bi človek sodil po zunanjih metrih volva 940, je pa udobno široka in temeljito oblaginjena. Torej gre precej centimetrov tudi na račun čvrstih sedežev in klopi. Pri sedežih, vključno z zglavniki, prednjači ergonomija, pri glavnih oblikovalskih potezah pa tudi znotraj vozila le nežno zaobljena oglatost. Skoraj oglate so prečke na nenastavljivem vo-

lanskem obroču, oglata je obroba armaturne plošče, ki sicer dobro senči velik merilnik hitrosti (z dvema kilometrskima števcema), malce manjši merilnik vrtljajev in uro ter še manjša merilnika goriva in temperature hladilne tekočine; oglata pa je tudi sredinska konzola, podaljšana v polico in predal na grebenu, oglate so kljčke v oglatih izrezih na notranjih straneh vrat in oglatega je še marsikaj v tem avtu. Takšen je pač hišni stil te švedske znamke!

Nekaj stvari človeka tudi moti: na primer, da izmed petih avtomatskih pasov niti prednja nista po višini nastavljiva; ali pa, da ima ročno vodljiva klimatska naprava optično, pa tudi uporabnostno premajhne okrogle ravnalnike, hkrati pa zamuja pri gretju; pa, da je na vsem velikem stropu (saj sta prednja in zadnja šipa še vedno razmeroma pokončni) le ena luč in da volanski obroč preveč po ameriško sili v voznika, pa se ta počuti bolj utesnjenega, kot se v takšni limuzini spodobi.

Ampak življenje s tem volvom je vseeno prijetno: voznik odlično vidi na vse strani (upoštevaje velike šipe, dobre luči, temeljita brisalnika, ogrevani zunanji ogledali in pregledne – kar koristi predvsem parkirnim manevrom – karoserijske vogale). Njegov sedež je po višini (ročno) nastavljiv, razdalja do pedal, opore za levo nogo

ter prestavne ročice so pravšnje in tudi stikalskega razporeda se je moč dovolj hitro privaditi, čeprav so nekatera stikala nameščena preveč »v senci« volanskega obroča.

Pri drobnarijskih odlagališčih v tem avtu ni pomanjkanja, in tudi nad sedenjem na zadnji klopi se bodo zmrdovali le tisti, ki jim gre na živce, da imate volvo.

Temeljit kot celotno vozilo je tudi njegov prtljažnik: pravilnih oblik, dovolj prostoren, s pravih rezervnim kolesom v dnu in – s pomočjo stopničastega poda – z v celem izrabljeno višino. Pokrov nad njim se odpira vse do odbijača, toda nekaj stopnice za dviganje tovora vseeno ostane. Luknja z drsnim pokrovom v naslonja-

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiristaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 88,9 x 80,0 mm – gibna prostornina 1986 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 89 kW (121 KM) pri 5700/min – največji navor 158 Nm pri 2800/min – ročna gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – meharsko vbrizgavanje goriva – vodna hlajenje – akumulator 12 V, 55 Ah – alternator 910 W – elektronski vžig, s tipalom zoper klenkanje

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enakolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I. 4,030; II. 2,160; III. 1,370; IV. 1,000; V. 0,800; vzvratna 3,680; diferencial 3,540 – platišča 6J x 15 – gume 185/65 HR 15 (michelin)

Voz in obesa: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija, zadaj s pomožnimi okvirji – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, tri-

lu zadnje klopi pa je namenjena predvsem smučem.

Motor na paleta volva 940 je obširna, saj je ta model na voljo z bencinskimi in dizelskimi motorji ter z gibnimi prostorninami od 2,0 do 2,4 litra. Večina bencinskih agregatov je opremljena z uravnanimi katalizatorji v izpušnih sistemih, testni volvo 940 GL pa je bil ena od redkih izjem. Njegov dvoilitrski štirivaljni je bil – družno z odprtino za natanjanje goriva – prirejen izključno neosvinčenemu bencinu, katalizatorja v izpušni cevi pa ni bilo. Zato je ves čas testa gorela tudi kontrolna luč pred voznikom in opozarjala na »motnjo« v sistemu za čistejšje okolje.

Motor sam po sebi je takšen kot cel avto: umirjen, kultivi-



Prtljažni prostor: velik in z verigami kot »obvezno« dodatno opremo.

katna prečna vodila, stabilizator – zadaj toga prema z dvojnimi vzdolžnimi nihajkami, reakcijske opore, Panhardov drog, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,870 m – širina 1,750 m – višina 1,410 m – medosna razdalja 2,770 m – kolotek spredaj 1,470 m, zadaj 1,460 m – rajdni krog 9,9 m – teža praznega vozila 1350 kg – dovoljena skupna teža 1860 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 1600 kg – prtljajnik (normno) 471 litrov – posoda za gorivo 60 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 180 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 12,5 s – poraba goriva (ECE): povprečno 9,6 litra neosvinčene bencina super na 100 km



Potniški prostor: limuzina v dobesednem smislu.

ran, pa tudi dovolj zmogljiv. Njegova zasnova je konvencionalna: z lahko glavo ter z odmično gredjo v njej in z mehanskim vbrzganjem goriva v motor. Elektronski vžig so dopolnili s tipalom zoper klenkanje, celoten motor pa namestili vzdolžno v prostoren nos vozila.

Motor je uglasen predvsem na prožnost. Ta se izkaže že v najnižjem območju vrtljajev in omogoča vozniku, da se ne meni kaj prida za pretikanje. Kratka prestavna razmerja v petstopenjskem menjalniku so resda rahlo ublažili s prestavo v diferencialu, ampak sožitje motorja in menjalnika ostaja prožnosti in prid. Motor se sicer zna zavrteti do prepovedanih 6000 vrtljajev minuti, ampak za

kaj takšnega ni nobenega pravega razloga: prvič, ker postane pri tem tudi razmeroma glasen in nemiren; in drugič, ker je moč volvo 940 GL – pač v okviru vnaprej določenih motornih zmognosti – voziti brez takšnih pretiravanj, pa zato nič kaj dosti manj odločno.

Med našimi meritvami – in takrat smo seveda pretikali na meji dovoljenega – je ta volvo pospešil z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,3 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,5 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 11,5 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 16,6 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 24,2 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 38,1 sekunde. Kilometer v četrti prestavi in z začetno hitrostjo 40 km na uro je zmožel

v 37,0 sekunde in pri tem dosegel hitrost 150 kilometrov na uro, največja dosežena hitrost je bila 181 kilometrov na uro (5. prestava, 5000 vrtljajev v minuti), povprečna poraba celotnega testa pa 13,3 litra neosvinčene bencina super na 100 km. Glede meritev velja povedati, da je imel testni avtomobil pred njimi prevoženih le 1000 kilometrov, torej motor še ni bil povsem utečen.

Čeprav v kombinaciji samo dvolitrskega štirivaljnika in 1350-kilogramske teže celotnega vozila je volvo 940 GL suveren avtomobil. Vozniku v zadovoljstvo sta tudi pripravno servoojačan volan (3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke) in kratka, toda lahkotna prestavna ročica z obročasto zaporo vzvratne prestave.

Ob vodenju tega avta zbledita njegova dejanska velikost in teža. Najlepše se seveda počuti na avtomobilski cesti. Povsem dobro je z manj kot 10-metrskim rajdnim krogom kos tudi gneči. Ko pa gre za hitra vijuganja, je pred tem pametno prisluhni vremenski napovedi. Prenos moči je namreč povsem klasičen: s kardansko gredjo na zadnji kolesi. Gume so bile Michelinove, na lahkih platiščih. Ampak lahek je tudi zadek tega vozila. Ostaja vprašanje: kako vozijo volve po švedskem snegu. Na našem pogonskima kolesoma silno hitro zdrsne. Potem je to volvo s »hitrim zadkom«. Če je cesta le suha ali

»zdravo« mokra, je zdrsanje odločno manjše. In – vnovič – povsem klasično! Zadek spodnese, vozniku pa koristi, če zna odvzeti volan. Zadnja prema je namreč toga, resda natančno vodena (vzdolžne nihajke, reakcijski drogovci, Panhardov drog, vijajne vzmeti), ampak čudežev pri togih premah ni. Kdor zna, more volvo voziti tudi športno, če so potniki za to. Bojim pa se, da niso.

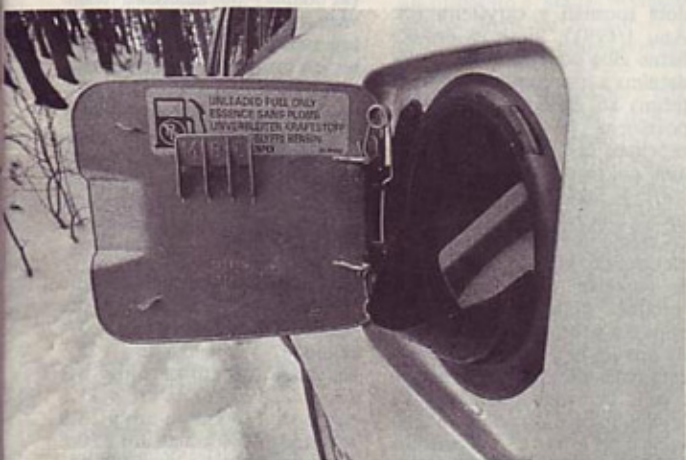
Kdor sede v volvo, tega ne stori zato, da bi opletal z njegovim zadkom vred. Pa čeprav verjame, da so štiri kolutne in spredaj posebej hlajene zavore zanesljive in da ga številne ojačitve v karoserijskem podu in strehi obvarujejo najhujšega, če z avtom vred pade v jarek.

Volvo je volvo, celo to, da je 940 GL, ne piše na njem! Torej je vnaprej jasno: ljudje ga poznajo in vedo, kaj hočejo. Cestnega dirkanja z njim zagotovo ne!

...

Voznja z volvom 940 GL je nordijska disciplina: mešanica stare šole, temeljitosti in dražljivega prestiža. To je namreč zelo discipliniran avtomobil: z vsem, kar zmore in ima.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović*



Čisti prostor: gumijasta obroba zoper gorivo čez rob.