

Vozili smo (NOVI) VOLVO 960

Spanish Bay: s hladnega severa (Švedska) v nežno mikroklimo Kalifornije (ZDA), v nekdanje Steinbeckovo okolje, s tovarno ribjih konzerv vred! Monterey, nekaj milj južneje od San Francisca, je bil premierno okolje za novi volvo 960 in za njegovih 2000 všitih "popravkov". Vstevši tudi tiste, ki jih ni lahko opaziti.





PRVI RAZRED

Volovo geslo je kratko in jasno: kadar potujete z avtomobilom, uživajte! Zamisel o avtomobilskih užitkih je seveda kompleksna zadeva, začenši z designom. Volvo prisega na brezčasnost - raje na tradicijo kot na trenutne modne muhavosti. Nove poteze modela 960 so sicer oblejše kot prej, a še vedno

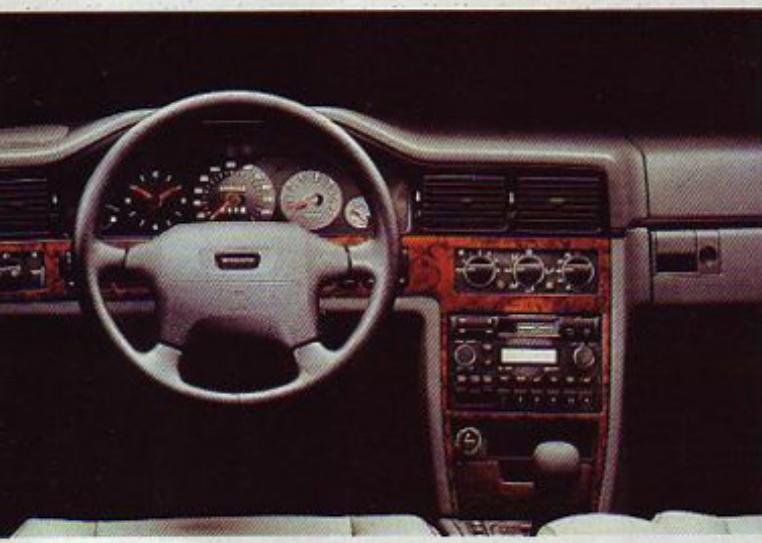
severinjaško trde. Barve so elegantne, notranjost - z usnjem ali brez njega - prav tako. Tovarna zagotavlja uporabnost velikega avtomobila. No, za volanskim obročem in ob nadpovprečni lastni telesni višini se vseeno precej nesproščeno sedi.

Drugačni so po novem predvsem nos avtomobila

(blatnika, maska, odbijač, žaromet) in njegov zadek (zadka sta pravzaprav dva: limuzinski in kombijevski). Limuzina ima tam drugačno podobo pločevine med lučmi, estate pa ima zdaj spoilere nad zadnjim robom strehe. Eno z drugim obakrat prispeva tudi k večji bočni eleganci novega volva, ta pa gre lepo vštric

s tistim, kar ponuja tudi na novo obdelana notranjost vozila. Kdor pristeje še barve povečini galvanizirane karoserije, nova kolesna platišča in natančno izdelavo, bo volvu 960 moral priznati vzvišenost, ki si jo diskretno prilašča.

Komfort, pravijo v Göteborgu, ni luksus. To ni zgolj pohvalna lastnost dobrega av-



tomobila, ampak tudi krepak delež pri njegovi varnosti. Za volvo 960 so na voljo trije paketi notranje opreme. In nova anatomska sedežev. In barvna skladnost. In temeljiti spiski doplačilnih dodatkov. Mednje spadajo: zračna blazina za sovoznika, elektrifikacija sedežev, sončna streha, dve različno zmogljivi (in različno dragi) klimatski napravi, prtljažna nosilca (estate), tempomat, vlečna kljuka, meglenke, stereo naprava, otroški sedeži, parkirni ogrevalni sistem in tako dalje.

Serijsko je tisto, kar ugledu volva 960 pritiče samo po sebi: zračna blazina za voznika, dognana logistika kokpita, eleganca žlahnega lesa, vse po-

trebno za dobro sedenje, elektrifikacija okenskih stekel, vrvratnih ogledal in ključavnice ter občutek solidnosti, ki spaša k volvu prav tako kot njegov znak na nosu.

Poglavlje o varnosti obsega preračunano zmečkljivost karoserije, bočne ojačitve, že omenjeni zračni blazini, pet tritočkovnih varnostnih pasov, štiri temeljite zglavnike, pozornost do otrok v avtu, zavorni ABS in še vse tisto, kar je v avtu komaj moč slutiti, se pa pokaže, ko je to potrebno.

Največja Volvova limuzina in estate sta na voljo z dvema motorjem. Večji, z oznako B6304FS, je pogonjal že dozdajšnji volvo 960 in ima



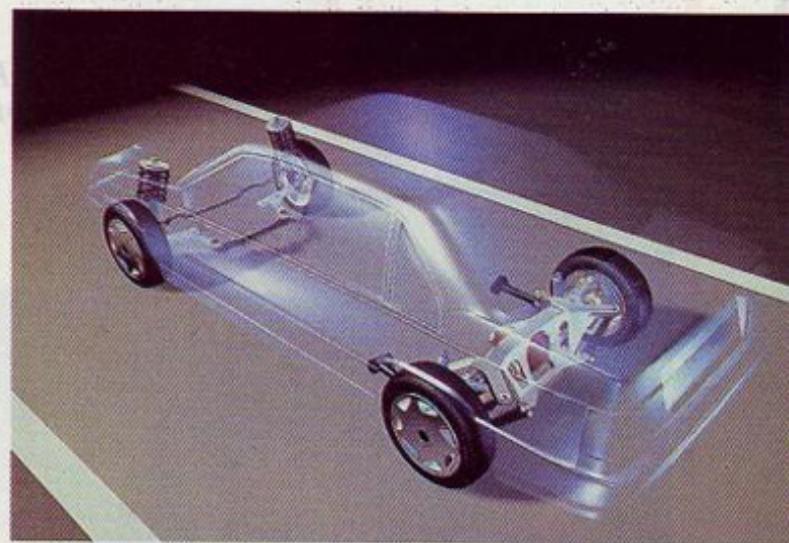
2922 kubikov, zmore pa največjo moč 204 KM pri 6000 vrtljajih v minuti in največji navor 267 Nm pri 4300 vrtljajih v minuti. Manjši (B6254FS) je z manjšimi vrtinami valjev in z manjšimi batnimi gibi njegova izpeljanka ter zmore ob 2437 kubikih največjo moč 170 KM pri 5700 vrtljajih v minuti ter največji navor 230 Nm pri 4400 vrtljajih v minuti. Zasnovi sta obakrat enaki: šest valjev v vrsti, glava in blok iz lahke kovine, zobati jermen za dve odmični gredi v glavi in po štirje ventili za vsak valj. Mikroprocesorsko nadzirana elektronika uravnava vbrizganje goriva in vžig (bosch motronic 1.8), vključno s tristeznim katalizatorjem, motorja, nameščena v nosu volva 960, pa poganjata zadnji koleksi. Večjemu so namenili izključno štiristopenjski samodejni menjalnik s triprogramskim delovanjem (šport, varčnost, zima), pri manjšem pa je moč izbirati med takšnim samodejnim in petstopenj-

skim ročnim menjalnikom (s sinhronizirano vrvratno prestavo).

Motorja sta obakrat uglašena, čeprav ne ravno tiha agregata, ki se spontano in z dovolj prožnosti odzivata vozniku. Jasno: samodejnost menjalnika zagotavlja predvsem prestižno suverenost limuzinske vožnje, četudi gre za estate, ročni menjalnik pa omogoča nekaj več voznikovih želja po motornih vrtljajih, čeprav je v tem volvovskem razredu težko namigovati na športni priokus vožnje. Gleda na različne zmogljivosti strojev in prenose njunih moči h kolesom napoveduje tovarna novemu volvu 960 pospeške od 9,1 do 10,3 sekunde z mesta do hitrosti 100 km na uro ter največje hitrosti od 205 do 210 kilometrov na uro.

Več kot 4,8 metra dolgemu prenovljenemu volvu z zaokroženo prazno težo 1600 kilogramov so skrbno odmerili tudi podvozje: s štirimi posamičnimi obesami ter z





- visokokakovostna avtomobil, z dovolj prepričljivimi končnimi zmogljivostmi, z udobjem, ki je ob kolesih dovolj čvrsto, da ne prizadeva lege na cesti, s prijetnim voznikovim občutkom, da vozi manjši avtomobil, kot je ta volvo v resnici, in z vsemi tistimi lastnostmi, ki jih kupci, segajoči v vrh ponudbe pri tej avtomobilski znamki, pričakujejo. Ne le v ZDA, tudi dru-

god po svetu.

Volvo 960 hoče biti oboje hkrati: družinsko vozilo in avtomobil za poslovneže. Obakrat pa nakup za tiste, ki radi potujejo v prvem razredu.

MARTIN ČESENJ

vzmetnima nogama, prečnimi vodili in stabilizatorjem sprejaj ter z večvodilskim sistemom, s prečno ploščno vzmetijo, s teleskopskimi blažilniki (ali s samodejnim uravnavanjem višine vozila od tal) ter s stabilizatorjem zadaj. Servo ojčani volan s 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke omogoča, družno z zasnovno prednje preme, rajdni krog s samo 9,7 metra premera, zavore so štirikrat kolutne ter spredaj notranje hlajene, plastična pa so 15- ali 16-colska, z gumami 195/65 VR 15 ali 205/55 VR 16.

Štirivratni volvo 960 (limuzina) streže s količnikom zračnega upora 0,36, v klasičnem prtljažniku pa ponuja za 457 normnih litrov praznine. Različica s petimi vrtati (estate) ima $C_x = 0,38$, v prtljažniku pa od 1050 do 1702 normnih litrov prostornine.

Po vožnji sama po sebi ne priznava razlik. Volvo 960 limuzina in volvo 960 estate sta - ne glede na motorja v nosu

