

# Északi tény



**A**ki még mindig azt hiszi, hogy a Volvók óriásiak, sokat fogyasztanak és drágák, az bizony már régen járhatott a Volvo szalon környékén. Nem is szükséges odamennie, hiszen a következő oldalakon olvashat a „kis” Volvóról, a 460-asról.

A 460-as a 440-es lépcsős hátú változata, a két kocsi között anynyi a különbség, mint a Volkswagen Golf és a Jetta között.

A 460-as a teljesen előregedett 340-es utódja, és nem Svédországban, hanem Hollandiában gyártják.

Mi a legegyszerűbb kivitel, a GL jelzésűt teszteltük. A kocsi már messziről felismerhető: a jellegzetes Volvo jegyek, a szögletes vonalvezetés és a krómozott hűtőrács erre a típusra is jellemző. Fő előnye a 460-asnak a 440-esel szemben a nagy csomagtartó. A 453 literes csomagter

nemcsak mély mája és lapos jól kihasználják a rakodólámpatestek, rördöket csak lehet berakni szont, hogy csak előregedő aszimmetrikus nek kihasznál 1000 liter térvelni a rakter



valutára fogták a svéd autót, hogy kidobták,  
a vásárló számára is főnyeremény-e.



**Az egyszerű,  
de célszerű kialakítás  
műszerfal  
akkor is teljes egészében  
ha a vezető feje  
a plafont súrolja**



460-asban már ívelt vonalakat is találunk. Tetszett, hogy az első ülések támlájának dőlésszögét állító kerék nem a támla tövébe, hanem a vezető keze ügyébe, előre került, így sokkal kényelmesebb az ülés állítása, nem kell kezünket kicsavarni. Nem tetszett viszont az ülés magasságállítás, ami leginkább hirtasékre emlékeztet, nehéz megtalálni az optimális testhelyzetet – ha viszont sikerült, akkor nagyon kényelmes ülés esik az autóban. A nagy, masszív kormánykerék részben eltakarja a kapcsolókat, ezek vakon kezelését meg kell szokni. A műszerfal egyébként világos és praktikus, bár apró hiányosságok azért vannak. A hosszú lábbal megáldott vezetők az ablaktörlő kapcsolókarját, amely lefelé kapcsol, könnyen visszarághatják a térdükkel. A slusszkulcsot szinte a kormányoszlopra merőlegesen kell bedugni, nem áll rá az ember keze.

Jó, hogy a féklámpák működését minden elindulás után a műszerfalon lámpa ellenőrzi.

Rossz élményünk volt az ablak tekerőkurblijával. Nem elég, hogy előre kell hajolni érte, de könnyen le is horzsolja az ember kezéről a bőrt, mert a hangszóró fém borítóját éppen alatta helyezték el. Apró problémák voltak a kocsi kidolgozásával is. Az általános benyomás jó, de ezt csökkenti néhány, a helyéről kiugró műanyag elem.

A négyszázas sorozatú Volvók erőforrása vegyes házasságból származik, a Renault-val készítik kooperációban.

A tesztautó B18 U jelzésű motorja 90 lóerős és befecskendezéses volt, bár gyakran úgy viselkedett, mint egy porlasztós motor. Hidegen néha csökönyösen, kissé fulladva reagált a gázadásra, melegen pedig erősen kihúzatva egyszer-egyszer visszadurrogott a szívócsőbe.

Öröm a szerelők számára a fűgőlegetig nyitható motorháztető, ami javítja a motortér hátuljában levő szerkezetek és részegységek hozzáférhetőségét.

A széria ötsebességes váltó átté-



**A krómozott hűtőrács**

ma már nem divat, pedig szép. (lent)

Északi fény helyett a ferihegyi repülőtér

leszállófényei látszanak az elegáns vonalú kocsi mögött.

Az emelt hátrész tágas csomagtartót rejt, de parkoláskor

rontja a kilátást. (lent)





telezése jó, kapcsolhatósága átlagos, hidegen azonban erősen megnő a kapcsoláshoz szükséges erőszükséglet.

A szintén széria szervokormányzás könnyed, pontos, a fékek kiválóak.

A kocsirugózási komfortja és stabilitása sem adott okot panaszra, kivéve a merev tengelyes hátsó futóművet. Ez terheletlen állapotban hajlamos a pattogásra, így nagy tempóval vett kanyarban előfordulhat, hogy az egyébként alulkormányzott autó háta megugrik. Ez azonban olyan kismértékű, hogy a biztonságot nem befolyásolja.

Pozitívan befolyásolja viszont a pótkerék. A legendás Volvo biztonság részeként a csomagter padlója alatt a pótkerék helyét úgy konstruálták, hogy balesetkor az ötödik kerék energiát emésszen fel.

Utolsó kérdésnek marad a fogyasztás, amely nálunk tíz liter körül volt, de hozzá kell tenni, hogy túlnyomórészt városban használtuk a kocsit. Így bizonyosra vehető, hogy a gyár által megadott országúti fogyasztás reális.

Kellemes emlékekkel búcsúztunk a 460-astól. Szimpatikus kocsit. Ez azonban nem jelenti azt, hogy az elkövetkezendő modellápolások során nem lesz mire odafigyelniük a skandináv mérnököknek.

Balázs Viktor

Kép: Honéczy Barnabás



#### MŰSZAKI ADATOK

**Motor:** Soros, vízhűtésű, négyhengeres orrmotor keresztben elhelyezve. Elektronikus befecskendezés, szabályozott katalizátor. Lökettérfogat: 1794 cm<sup>3</sup>.

Furat × löket: 82,7 × 83,5 mm. Sűrítés 9,5 : 1.

Teljesítmény: 66 kW (90 LE) 5400 1/min-nál.

Legnagyobb forgatónyomaték: 140 Nm 3300 1/min-nál.

**Erőátvitel:** Ötsebességes kézi kapcsolású vagy négysebességes automata váltó, elsőkerék-hajtás.

**Karosszéria:** Négyajtós limuzin, önhordó karosszéria.

**Futómű:** Elöl független felfüggesztés McPherson rugóstagokkal tekercsrugók. Hátul merev tengely tekercsrugókkal és Panhard-rúddal. Fogasléc-szervokormány, két körös hidraulikus szervofék. Elöl tárcsa-, hátul dobfékek. Gumiméret 175/65 R 14.

**Méretek:** Hosszúság: 4405 mm. Szélesség: 1686 mm.

Magasság: 1384 mm. Tengelytáv: 2503 mm.

Nyomtáv elöl: 1416 mm, hátul 1426 mm.

Üres súly: 1030 kg. Engedélyezett összsúly: 1580 kg.

Üzemanyagtartály: 60 liter. Fordulókör átmérője: 11,1 m.

**Menetteljesítmények:** Csúcsebesség: 178 km/ó.

Gyorsulás 0-ról 100 km/óra: 11 s

**Fogyasztás:**

90 km/óra-nál: 5,6 l

120 km/óra-nál: 7,2 l

városban: 10,8 l

tesztfogyasztás: 10,6 l

**Ár:** 1 789 090 Ft

Nagy sebességgel h  
a 460-as  
kimondottan csende  
és nagyon kényelm

Az 1,8 literes motor  
a központi befecsk  
dacára sem viselke  
kifogástalanul,  
viszont kellően rug  
és étvágya sem túl

A hátsó ülések  
előrehajításával  
még tágasabbá tel  
egyébként sem sz

