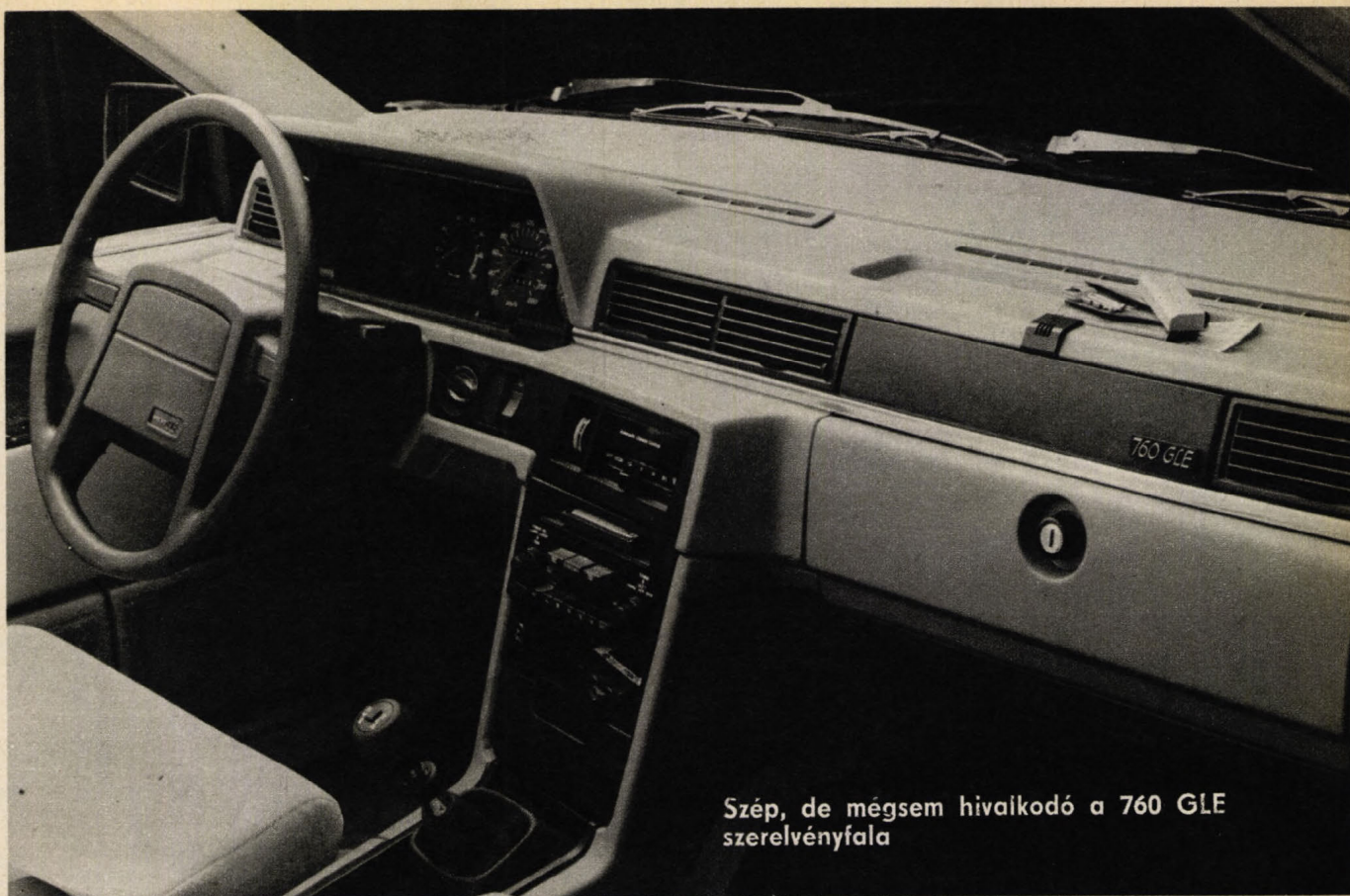




Szép, de mégsem hivaikodó a 760 GLE szerelvényfala

A Volvo új slágere: a 760 GLE

A Volvo autógyár a közelmúltban mutatta be, több mint ezer meghívott újságíró előtt, a szakkörökben már régóta emlegetett új autóját. Amikor a gyár vezérigazgatója a kocsiról leemelte a leplet, felmorajlottak a meghívottak. A vendégek előtt álló, több millió dollár költséggel megtervezett jármű ugyanis nem a gyár eladásának gerincét kitevő 240-es közép-kocsi mindenki által várt változata volt, hanem egy teljesen új, húszezer dollár értékű luxusautó. A vezérigazgató beszédében elmondta, hogy amíg a világ legtöbb autógyára eladási nehézségekkel küzd, addig a Volvo növelte a forgalmát.

A gyár szerint, a 240-es széria az évek során végrehajtott változtatások után most annyira jó és keresett, hogy ez szintén kínálta a lehetőséget arra, hogy egy luxusautót készítsenek, és az igényesebb vevők körébe férközzenek, verse-

nyezve a Mercedesszel, BMW-vel, Jaguarral, és a többi naggyal.

Nézzük hát meg, milyen is közelebből a Volvo 760 GLE.

A legkorszerűbben

Elöljáróban megjegyezném, hogy a Volvo gyár gondosságára jellemzően, mintegy hétszáz 760 GLE készült az úgynevezett előszériában. Ez a szám, a szokásnak többszöröse, ugyanis előszéria közben állítják be a számszámokat, szabályozzák be a különböző gyártási műveleteket. A Volvo már ilyen stádiumban biztosra akar menni, és az előszériában kikerülő kocsiknak már tökéletesnek kell lenniük.

Ha alaposan szemügyre vesszük a 4785 mm hosszú, és 1761 mm széles kocsit, nem tudunk szabadulni a Volvo jel-

legzetes stílusban épült, elegáns karosszéria vonalvezetésétől, harmonikus szépségétől. Talán csak a hátsó ablak majdnem függőleges állása az, amely első látásra kicsit zavaró, de ettől függetlenül igen jó a kocsik aerodinamikai tulajdonsága. A légellenállás $100/10$ -kal alacsonyabb, mint a 260-as modelleké, a c_w -értéke 0,40 alatt van. Az ék formájú kocsiorr, a szélvédő ablak lejtése, és a többi hagyományos kiképzés hozzájárul ahhoz, hogy a 760 GLE időtől, divattól függetlenül mindig elegáns autó legyen.

A tökéletesebb rozsdá elleni védelem szempontjából a karosszéria egyharmada „előkezelt” lemezből készül. Ezeket a lemezeket már az összeszerelés előtt cinkkel vonják be. Ezenkívül a rozsdának legjobban kitett részeket vagy melegen galvanizálják, vagy pedig vasfoszfáttal fújják le, és előfestik. Az ajtóküszöbök





Jellegzetes, klasszikusnak mondható, Volvo-formája van a kocsí hátuljának

aktív szellőzéssel látják el, vagyis a szélvédő előtti levegőnyílásból légsugarat vezetnek az üres részekbe, amely megakadályozza, hogy a szellőző lyukak eltömődjenek, de közben szárító hatása is van.

Az utastér kényelmére sok időt és költséget fordítottak. A szerelvényfal például nem egyenes, hanem kissé a vezető felé görbül. Minden szabályozókar és kapcsoló kényelmesen elérhető. Az első üléseket ortopédusokkal terveztették. Csupán a magasság beállítására 16 féle lehetőség van. Érdekesség, hogy a biztonsági övek zárja az ülések vázán található, így azok használata is sokkal kényelmesebb.

Hogy alacsonyabb legyen a zajszint, és ne legyen rezonálás, a hátsó hidat nem közvetlenül a karosszériához, hanem az alá, egy úgynevezett „sub-frame” alsó rámahoz erősítették. Az ajtók nyitási szöge 70 fok, amely az alacsony küszöbökkel együtt kényelmessé teszi a ki- és beszállást. A hátsó üléseken 3 felnőtt foglalhat kényelmesen helyet.

A kocsí fűtés-szellőzés berendezésének a teljesítménye 11 köbméter percenként. Ez a levegőmennyiség bármilyen időjárási viszonyok között garantálja az utastér kellemes klímáját. Készül már a kocsí lég-

kondicionáló berendezése is. Ez a készülék olyan automatikával lesz ellátva, amely az utastérben a külső hőmérséklettől függetlenül biztosítja az előre beállítható hőfokot.

Még turbóval is

A Volvo 760-as négy különféle motorral, és két újonnan tervezett sebességváltóval kerül forgalomba.

A bemutatott járművet a kipróbált hathengeres B28E 116 kW (156 LE) benzín-motorral látták el, de hathengeres 60 kW (82 LE) dízel-motorral is kapható lesz. A benzines változathoz új, négysebességű automataváltót szereltek, ebben a negyedik sebesség a váltókaron levő gombbal bekapcsolható „over-drive”. A benzines 760-as végsebessége 190 km óránként, gyorsulása 0–100 km-re 10,0 mp. A dízel-motoros alig lassúbb, végsebessége 185 km, gyorsulása 0–100 km-re 10,5 mp (!). Még az idén kapható lesz a 760-as két másik motorral is, mégpedig benzín- és dízelturbós változatban. A benzines motort elektronikával (úgynevezett „inter-cooler”-rel) látják el, olyan levegőhűtővel, amely mérsékli a turbóban felmele-

gedett összenyomott levegő hőfokát. A lehűtött levegőnek a sűrűsége, és ezáltal az oxigéntartalma nagyobb, ennek következtében az elektronikus gyújtással, és az üzemanyag-berendezéssel együtt egy sportautóra jellemző teljesítményt sikerült elérniük.

A Volvo 760 GLE automata sebességváltóján is találunk „over-drive”-t. A kézikapcsolású kocsinál az „over-drive” 20%-kal csökkenti a fordulatszámot, országúti vezetésnél pedig 10%-kal a fogyasztást. Az „over-drive” az automata-váltón a fordulatszámot 30%-kal, az üzemanyag-fogyasztást országúton mintegy 20%-kal csökkenti. A sebességváltóházat – súlycsökkentés céljából – alumíniumból készítették.

Az új megoldású alvázkonstrukció következtében a kocsí úttartása kiváló. Néhány érdekesség: hátul konstant nyomtáv, új hátsó híd felfüggesztés, útkapcsolatot állandóan megőrző szervókormány. Ma már az egész világon ismert a Volvo gyár hátsó híd konstrukciós elve, a dinamikus biztonságot adó, állandóan egyenlő (konstant) nyomtáv. A Volvo szerint a hátsó kerekek nem mozdulhatnak el ol-



dalirányban, mert ez esetben a kocsi úttapadása nagymértékben rosszabbodik. Egy autó, amelynek a nyomtávja menet közben megváltozhat, az bizonytalan lesz az úton. A Volvo ezért a merev hátsó tengely mellett tört lándzsát. Igaz, ha utaskényelemről van szó, akkor az osztott hátsó híd sokkal előnyösebb. Ennek következtében a gyár konstruktőrjeinek az lett a feladata, hogy a merev hátsó hidat úgy függeszték fel, hogy az egy osztott

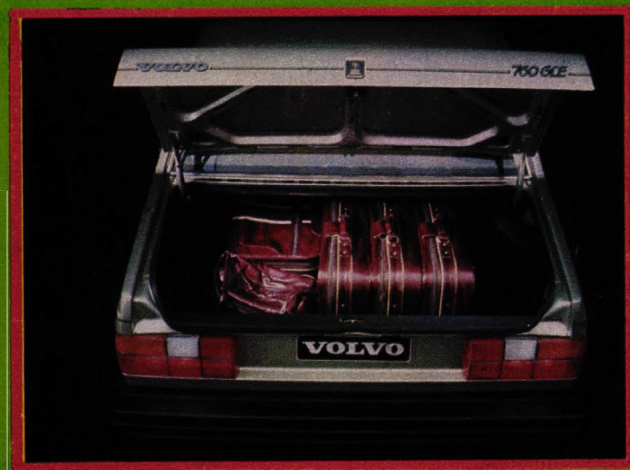
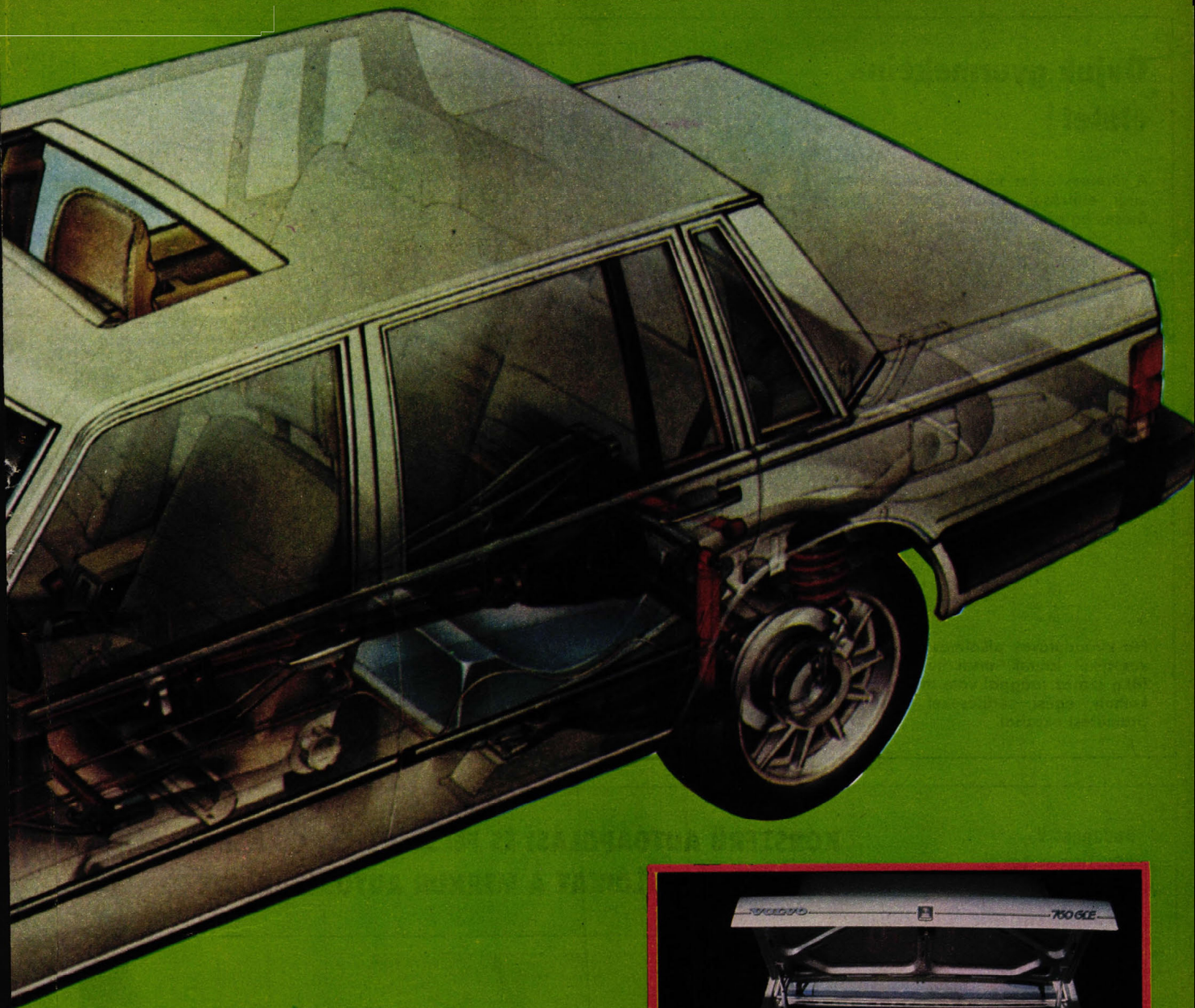
hid kényelmét adja. Ezt úgy érték el – mint már említettük –, hogy a hátsó hidat nem közvetlenül, hanem külön rármával kapcsolják a karosszériához.

A Volvo 760-asnak automatikusan állítódó hátsó lengéscsillapítói vannak. Aerodinamikai szempontból ez azt jelenti, hogy a kocsinak a levegőáramlással szemben, függetlenül a terhelésétől, állandóan legelőnyösebb a dőlésfoka (tehát nem ül le sohasem a hátulja). Ennek

eredménye pedig abban jelentkezik, hogy az energiaveszteségek csökkennek, így az üzemanyag-felhasználás gazdaságosabb.

Fő a biztonság

A fékrendszer kétkörös, mind a négy kerek tárcsafékes. Elöl a fékek úgynevezett „sliding-calipers”-ekkel vannak ellátva, ezek lehetővé teszik az azbesztmentes fékbetétek alkalmazását.



A kocsi tervezésénél arra is figyelemmel voltak, hogy a szervizelés időpontjait is kitolják. Az úgynevezett nagy revízió csak 20 000, az olajcsere minden 10 ezer km-nél szükséges. Mindent azért is tettek, hogy a szervizelés és a kisebb javítások körülményei a legkönnyebbek legyenek. Így például a kéziféket az utastérből lehet utánállítani, az égőket a motor-, illetve a csomagterben cserélni. Az összes folyadékot átlátszó tartályokba helyezték el, a fékbetétek állapotát pedig

úgy lehet ellenőrizni, hogy a kerekek le- és felszerelése nem szükséges.

A Volvo gyár ismert arról, hogy az aktív és passzív biztonság egyik zászlóvivője. Ezt a benyomást evvel a kocsival még jobban meg akarták erősíteni. Ezért például a kocsi karosszériáját olyan energiafelvő zónákkal látták el, hogy a deformálódás következtében, biztonsági övvel bekötött utas 56 km-es sebességű frontális ütközésnél nagy valószínűséggel sér-

tetlen marad. Ez több, mint a legnagyobb európai vagy amerikai elvárás.

A Volvo a 760-ast nem a kispénzüeknek szánta. Ezt az ára is bizonyítja. Az bizonyos, hogy a gyár a leszűrt tapasztalatokat a következő Volvóban fogja felhasználni.

Abban a kocsiban, amely a svéd népautót, a Volvo 240-est fogja majd néhány éven belül felváltani.

ROBERT BAN
Malmö