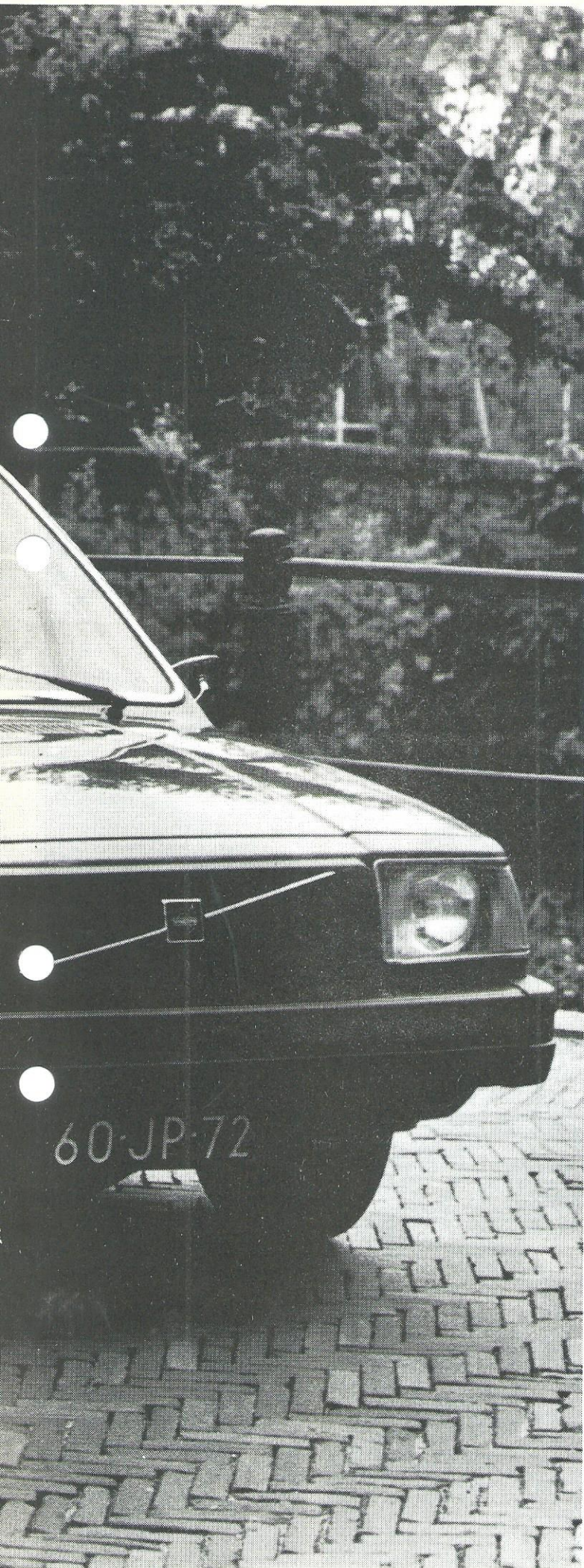




AUTO^{VISIE}TEST

VOLVO 343 DL

Eén der factoren die de overname door Volvo van de Daf personenwagenfabriek aantrekkelijk maakte was het feit dat Daf beschikte over een in principe vrijwel produktierijpe middenklasse automobiel: groter dan de bestaande Dafs, kleiner dan de Volvo. Dat was de Daf 77. Zodra Volvo het dan ook voor het zeggen had in de Daf-fabriek werd begonnen met het naar Volvo-normen aanpassen van de nieuwe wagen. Volvo immers geldt als één der kampioenen op het gebied van de passieve veiligheid en kan zich niet permitteren een produkt te brengen dat er in de op dat image betrekking hebbende opzichten niet als een Volvo uit ziet. Met dat construeren ging nogal wat tijd heen. Maar nu is hij er dan toch: de Volvo 343. We zijn er trots op als eerste tijdschrift een complete test van de nieuwe wagen te kunnen publiceren.

Motor

In het vooronder van de 343 huist een Renaultmotor. In principe is het de van 1289 tot 1397 cc opgeboorde motor uit de Renault 12 (en de Volvo 66), die Renault zelf in deze vorm uitsluitend gebruikt voor 12's die naar Zweden worden geleverd. Ooit is het de bedoeling van Daf geweest om de 1565 cc metende motor uit de Renault 16 te gebruiken maar het schijnt dat deze krachtbron aanzienlijk duurder uitviel dan die van de 12. Uit die rond 1400 cc haalt de fabriek 70 DIN pk's aan de krukas gemeten waarvan er op de rollenbank aan de achterwielen slechts 52 over bleken te zijn, dat is ongeveer 75 procent. Aangezien we ervan uitgaan dat fabrieken niet jokken betekent dit dat de Variomatic transmissie, die is omgedoopt tot CVT een aardige slok vermogen voor zichzelf opeist. Met 18,8 kilo leeggewicht per rollenbankpaardekracht heeft die 1400 cc motor dus tamelijk wat te trekken. Daar staat natuurlijk het heilzaam effect van de CVT tegenover, die voor elke rij-omstandigheid het juiste motortoerental en dus ook het juiste vermogensgebied kiest, maar toch zijn de prestaties niet verpletterend: van 0 tot 80 trekt deze 343 in 10,9 seconden en tot 100 heeft hij er 17,4 nodig. Dat is beduidend trager dan alle prijsklasseconcurrenten. Ook die waarvan de prijs mét automatische versnellingsbak op het niveau van de 343 ligt. Het verbruik valt eigenlijk niet erg mee. Bij constante snelheid gemeten noteerden we 1 op 10,5 bij 100 kilometer per uur, 1 op 10 bij 110 en

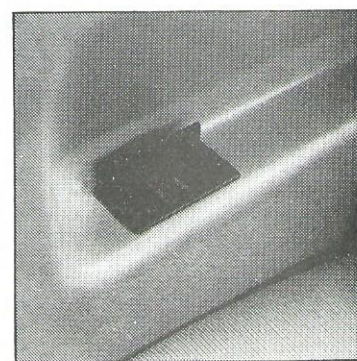
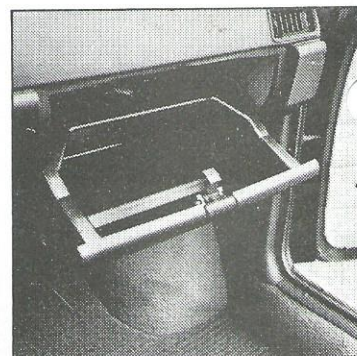
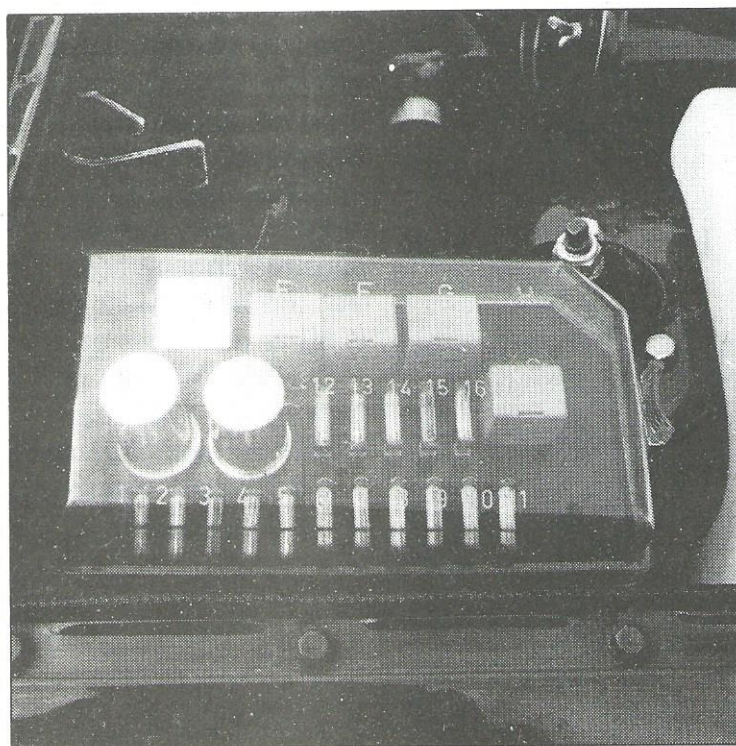
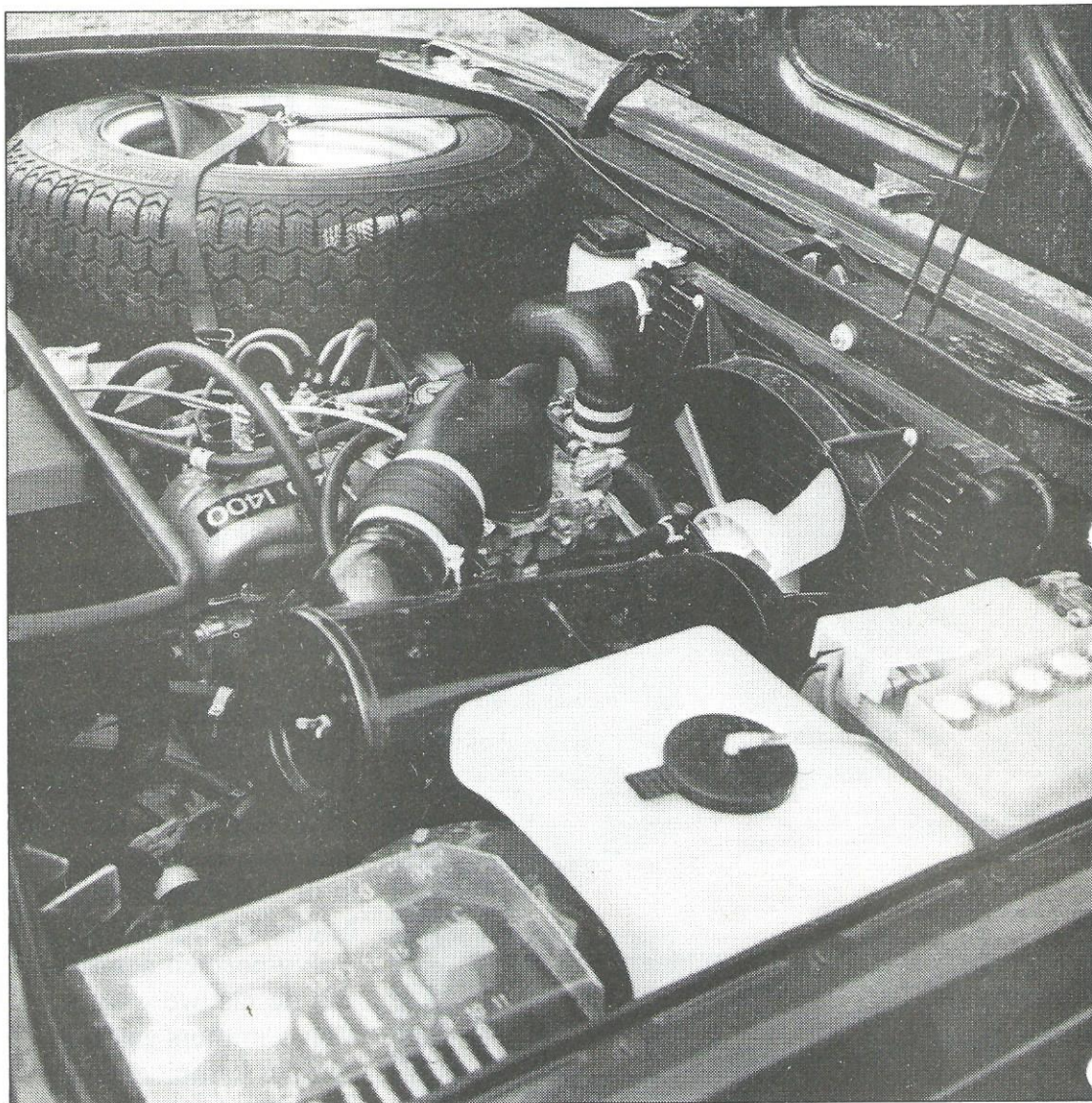
Het witte plaatje op het veerpoot-huis achter het reservewiel is van een zeer speciaal nylon - het dient om het reservewiel in geval van een frontale botsing omhoog te laten schuiven en zodoende de kreukel-

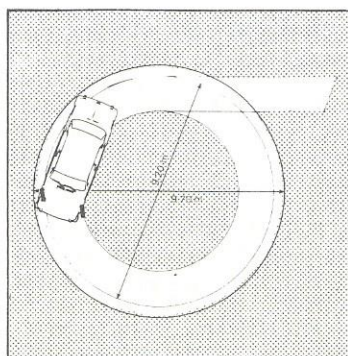
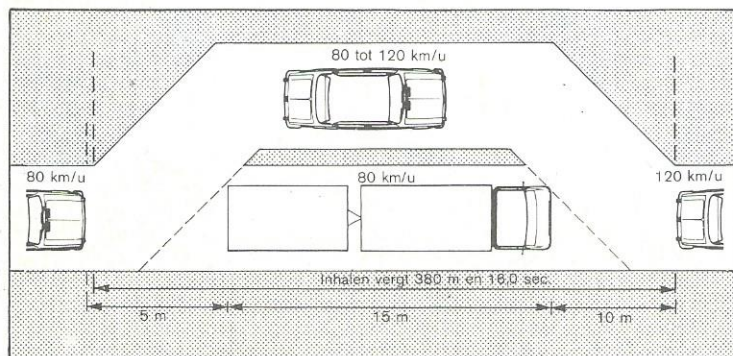
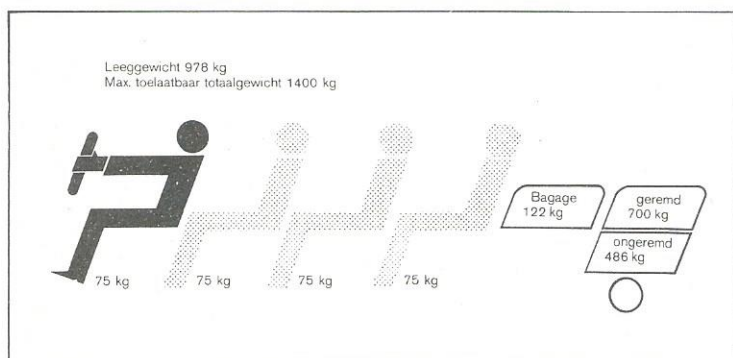
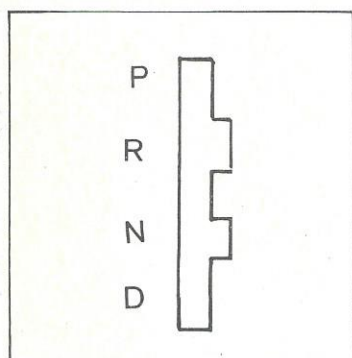
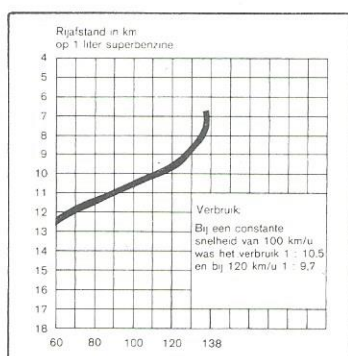
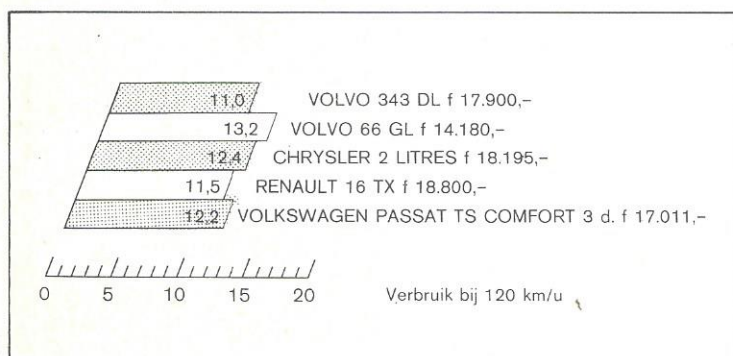
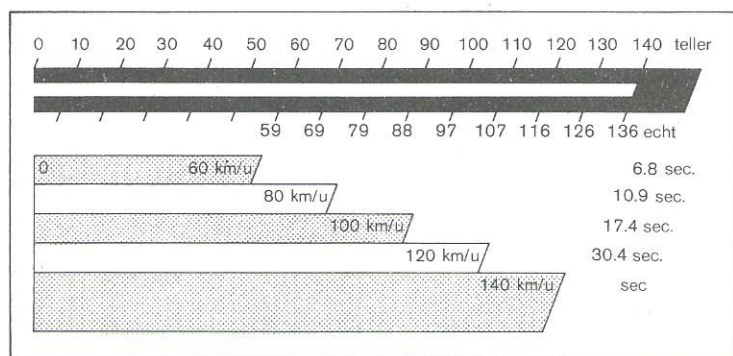
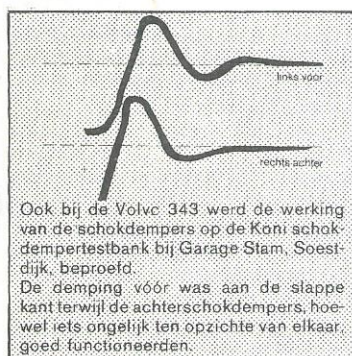
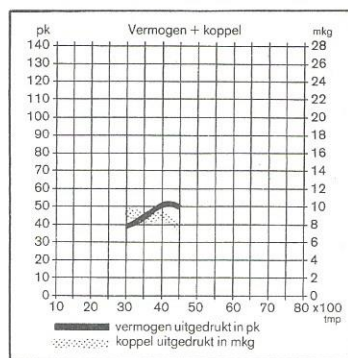
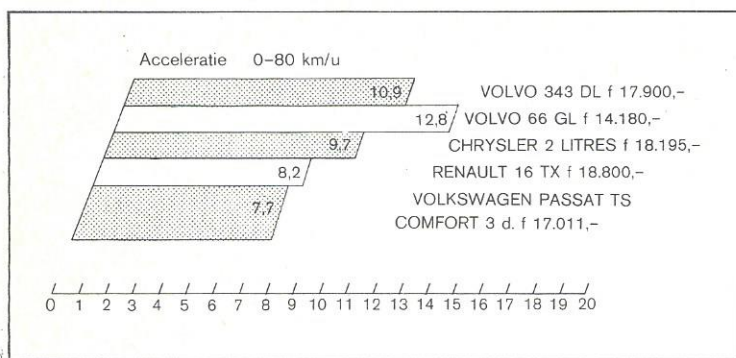
zone in staat te stellen daadwerkelijk te kreukelen.

1 op 9,7 bij 120. Maar zodra je niet constant van snelheid rijdt, zoals dat natuurlijk in het verkeer geschiedt en de Variomatic die CVT heet aan het schakelen slaat, loopt dat verbruik stevig op. Met name in druk stadsverkeer lust de 343 echt wel een slok. Net zoals onder die omstandigheden ook de Volvo 66 en de Dafs bepaald niet de zuinigste wagens uit hun prijsklasse zijn. De wagen start voorbeeldig, behalve als het klam-nat is, of je net door een paar flinke plassen bent gereden. De bobine zit namelijk helemaal onderaan opzij aan het motorblok en wordt regelmatig kletsnat. De fabriek zal dat veranderen - de bobine komt achterop het blok te zitten. Maar het zal even duren voor het zover is, dus vroege kopers moeten daar goed op letten en verplaatsing eisen als de bobine nog op die natte stek blijkt te zitten bij de wagen die ze kopen. De wagen is niet erg stil. Toch maakt hij op het gehoor minder gerucht dan de decibelmeter aan blijkt te geven: 74 dB bij 100, 78 bij 120 en 81 bij 140 doen een wagen met meer interieurgeluid veronderstellen dan de 343 in werkelijkheid (en dus subjectief beoordeeld) blijkt te zijn. Meestal is dat andersom: het timbre van het geluid is erg belangrijk. En dat blijkt dus in deze wagen niet in een erg hinderlijk gebied te liggen. Wél zijn er veel kleine bijgeluidjes te constateren, maar de testwagen was uit een voorproductie - het is dus best mogelijk dat die er in de loop van de tijd uit verdwenen zullen blijken te zijn.

Transmissie

Volvo zegt de Variomatic ingrijpend verbeterd te hebben, maar eerlijk gezegd voel ikzelf niet veel verschil tussen de oude Variomatic en de nieuwe C(ontinu) V(ariabele) T(ransmissie). Hoogstens is het weggrijden wat soepeler. Er zit een centrifugaalkoppeling tussen motor en versnellingsmechanisme die bij 1200 toeren begint aan te grijpen en bij 2600 toeren helemaal





vastzit. Als je het selectorhendel aanraakt en wat beweegt wordt automatisch het aangrijpingspunt verlegd naar 2000 toeren, waardoor het inschakelen bij lopende motor van de voor- of achteruit geruisloos verloopt. Kruijen doet deze transmissie niet door de relatief hoge aangrijpingsstoertallen die zelfs bij chokegebruik niet worden gehaald of maar zo gering worden overboden dat de wagen niet zal gaan rijden. Voor het eerst heeft deze transmissie nu ook een parkeerstand waarmee alles geblokkeerd wordt. De selectorhendel zit goed onder handbereik in een middenconsole. Als het gaspedaal diep wordt ingetrukt ontstaat er een „kick-down”-effect. Dat mag men niet vergelijken met wat in andere automatische transmissies te vinden is en waarbij de bak een hele versnelling naar beneden schakelt. Het effect is aanzienlijk lichter, maar goed: het is er in ieder geval. De duidelijke „aarzeling” die zo kenmerkend is voor de Dafs en de Volvo 66 bij weggrijden uit stilstand is in deze wagen aanzienlijk minder maar nog wel goed merkbaar.

Remmen

De wagen heeft goede remmen. Dat moet natuurlijk ook wel, want de Variomatic laat zwaar remmen op de motor niet toe. Voor zitten schijven, achter trommels. Er is een goede bekrachtiger voorhanden die precies in de juiste mate assisteert. De handrem werkt op de achterwielen en is sterk. Helaas is het remsysteem gescheiden in voor/achter en niet op de driewielsmanier die Volvo op haar grotere modellen gebruikt. Helaas, want de voorwielen doen het leeuwedeel van het remwerk, en bij uitvallen van het voorremsysteem hou je dus maar gevaarlijk weinig remeffect over.

Weggedrag

Deze wagen ligt werkelijk heel goed op de weg. Daaraan zijn verschillende oor-

zaken debet. Ten eerste natuurlijk de gunstige gewichtsverdeling door de achtergeplaatste transmissie. Verder de De Dion-achteras, waar de wielen met 2 graden negatieve vlucht op gelagerd zijn. En ten slotte hebben de McPherson-voorveerpoten een ongewoon grote voorloophoek van 8 graden, wat zeer goede rechthoekstabiliteit geeft.

Het stuurkarakter is neutraal. Als de rijnsnelheid toeneemt en/of de bochtdiameter minder wordt, treedt een aanvankelijk licht maar toenemend overstuur op, dat eigenlijk best wel fijn is. Alleen bij hevige koerswijzigingen bij hogere snelheden overschrijdt dat overstuur de grenzen van de hanteerbaarheid.

Merkwaardig is, dat de wagen tamelijk gevoelig is voor zijwind.

Besturing, rijpositie

De besturing is onverwacht licht - heel fijn. Alleen met 4,1 omwenteling totaal een tikje indirect. Je bent geneigd te denken dat met 3,5 slag de lichtheid ook nog heel behoorlijk had kunnen zijn, maar het stuurt prettig directer. Het draait wel uit zichzelf snel terug, en dat is belangrijk. Helaas is de velg ervan duidelijk te glad afgewerkt - ik dacht dat dat heden ten dage niet meer voorkwam. Dit wiel wordt gauw plakkerig en je gaat je zitten afvragen waar je die autohandschoenen van lang geleden ook weer had opgeborgen. De zit achter het stuur is wat hoog, maar wel goed. De stoel is prima, zou misschien iets zachter kunnen. De vorm ervan is uitstekend. De verstelbaarheid ook - er zullen niet veel mensen op deze aarde zijn die ooit de achterste stand zullen nodig hebben.

De bedieningsorganen zitten goed onder handbereik. De instrumenten zijn goed afleesbaar - tenminste de onbelangrijkere. Je kunt prima zien of de accu goed geladen wordt en zo, maar de helemaal rechts in het instrumentenpaneeltje gemon-

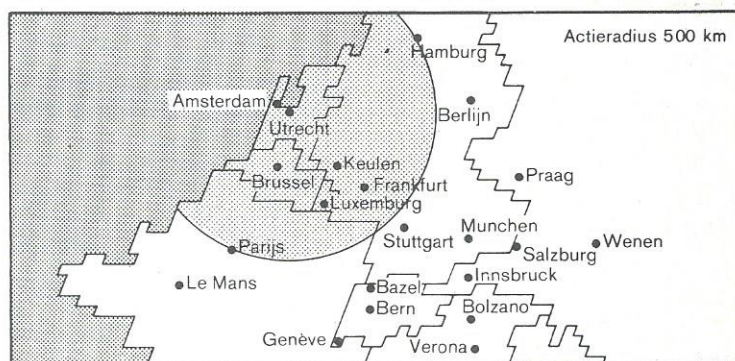
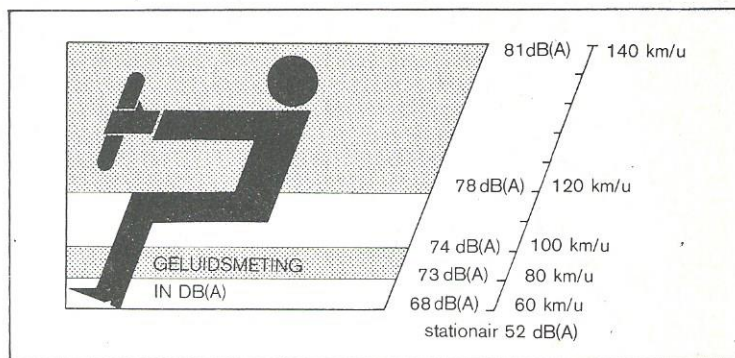


ROB SLOTEMAKER

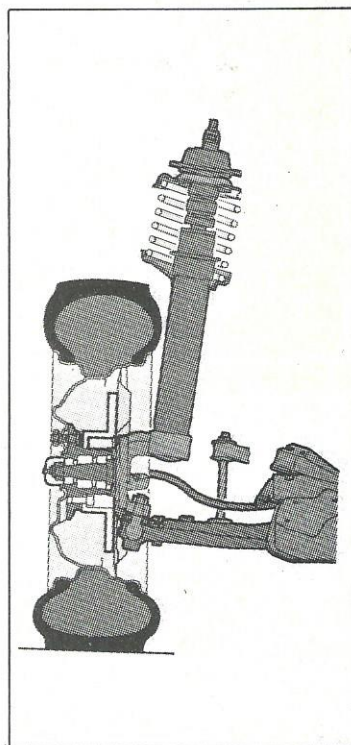
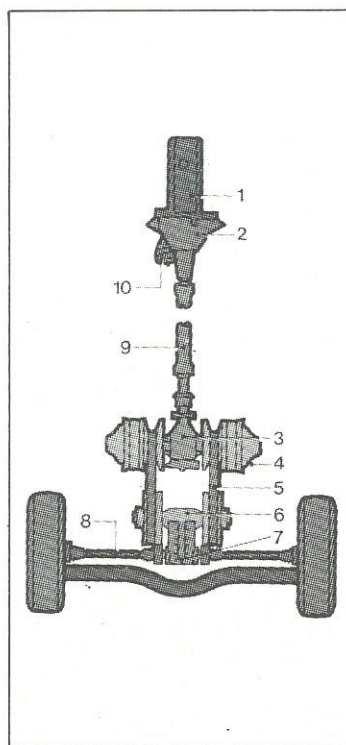
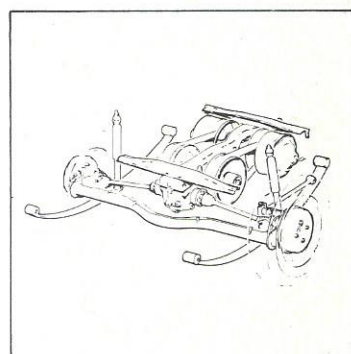
Deze auto is erg gemakkelijk uit een slip te halen. De sliphoek bedraagt 54 graden, dat is vier graden meer dan die van de Daf en Volvo 66. En hij ligt mooi ruim boven het gemiddelde.

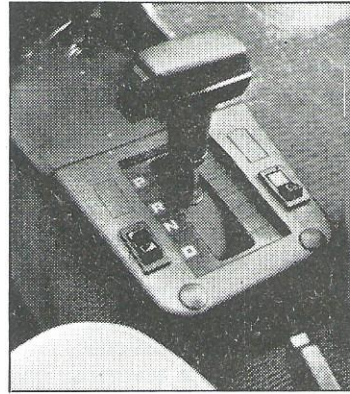
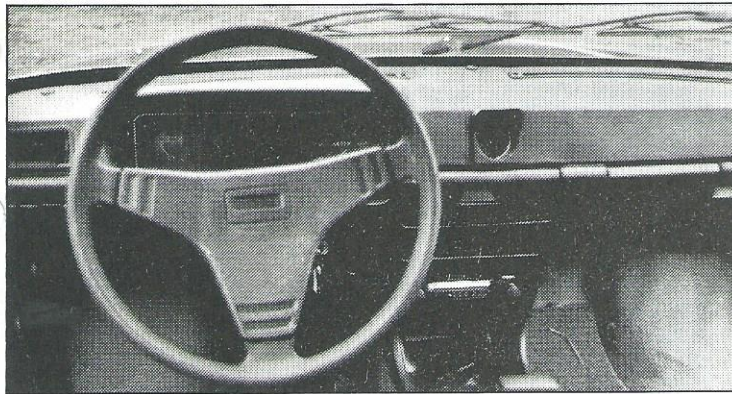
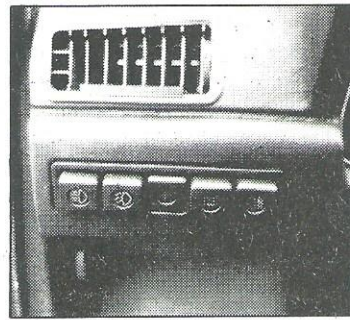
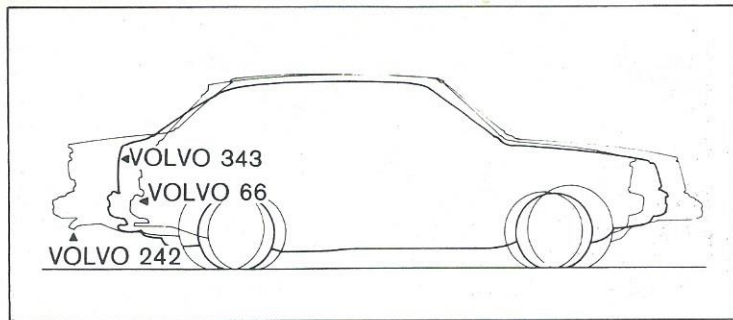
Wat ook erg fijn is aan deze auto: hij stuurt lekker licht. Op goed stroef wegdek blijkt hij in lange, snelle bochten vrijwel neutraal te zijn met een tikje overstuur. In scherpe bochten wordt dat overstuur wat sterker. Ik vind dat een voordeel - in een scherpe bocht moet een auto je een beetje helpen met het nemen van die bocht. Met een onderstuurde wagen wil de auto de bocht als het ware eigenlijk niet rijden - je moet hem erin dwingen en als je dan te hard gaat, vlieg je eruit.

Nog veel geprononceerder wordt dat overstuur bij de bekende oefening 2, waarbij je eerst een denkbeeldig kind ontwijkt door scherp naar links te sturen en onmiddellijk daarna een tegenligger door weer naar rechts te gaan. Dan is er echt veel te veel overstuur en moet je danig oppassen, anders ga je subiet achterstevoren. Dat vind ik een nadeel: ook bij hoge snelheden moet je veilig snel met een auto kunnen uitwijken. Maar voor de rest vind ik dit een prettige, goed hanteerbare automobiel. De zit is ook goed.



1. Motor. 2. Koppeling. 3. Primaire gedeelte van de automatische transmissie. 4. In kamers onderverdeelde trommels (primaire gedeelte van de automatische transmissie). 5. Aandrijfriemen. 6. Secundaire gedeelte van de automatische transmissie. 7. Differentieel. 8. Korte aandrijfassen met homokinetische koppelingen. 9. Aandrijf-as. 10. Ontkoppelmecanisme.





1. Hoofdverlichting. 2. Stadslicht. 3. Reserveknop. 4. Achterruitverwarming. 5. Mistachterlicht. 6. Warme luchttoevoer. 7. Koude luchttoevoer. 8. Richtingwijzer claxon/groot/dimlicht/lichtsignaal links. 9. Controlelampje hoofdverlichting. 10. Controlelampje handrem. 11. Controlelampje olie-druk. 12. Controlelampje remvloeistofniveau. 13. Controlelampje choke. 14. Controlelampje veiligheidsgordels. 15. Controlelampje

alarmknipperlicht. 16. Controlelampje groot licht. 17. Controlelampje mistachterlicht. 18. Controlelampje lage reductie-selectie. 19. Controlelampje achterruitverwarming. 20. Controlelampje richtingwijzer rechts. 21. Voltmeter met reserve controlelampje. 22. Watertemperatuurmeter met controlelampje. 23. Benzinemeter met controlelampje. 24. Snelheidsmeter, kilometerteller en dagteller. 25. Ruitesproeier/wisser. 26. Thermostatische temperatuurregeling. 27. As-

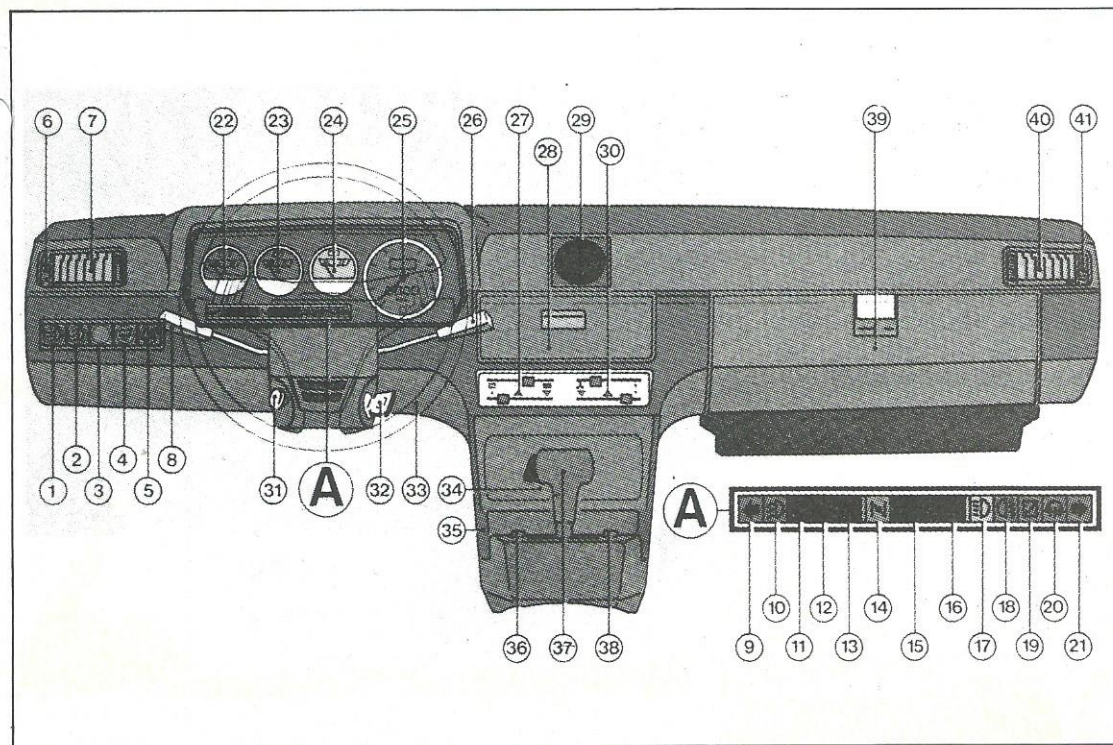
bak met aansteker. 29. Klok. 30. Aanjager. 31. Choke. 32. Contactslot. 33. Stuurwiel. 34. Ruimte inbouw radio. 35. Console. 36. Lage reductie-selectie. 37. Schakelhendel. 38. Alarmknipperlicht. 39. Handschoenenkastje. 40. Koude luchttoevoer. 41. Warme luchttoevoer.

teerde snelheidsmeter zit goeddeels achter je rechterhand. Ook merkwaardig is, dat je steeds je eigen knieën ziet: de ruit die voor de instrumenten zit spiegelt. Gek is dat nou? - er zijn genoeg autofabrikanten waarin je kunt afkijken hoe je nietspiegende dashboardruitjes moet maken. De dashboardverlichting gaat branden zodra je het contact inschakelt. Dat is vervelend, want daardoor kun je in verlichte straten makkelijk vergeten je licht aan te doen als je 's avonds wegrijdt. Die lichtschakelaar is toch al zeer naar - een van Audi overgenomen onduidelijk tweetal schakelaars. Het uitzicht is goed - slechts de achterrauitstijlen zijn even hinderlijk. Volvo claimt dat de knik in de achtersteven onder meer is gemaakt met het doel de achterrauit schoon te houden. Dat doet-ie niet. Niet erg tenminste.

Rij- en zitcomfort

Voorin zit je als een vorst. De wagen is standaard uitgerust met rolgordels, die net als zovele van hun soort de neiging hebben onder het rijden steeds een tandje strakker te klikken - op het laatst zit je als een pakketje vastgesnoerd. Maar dat mag je Volvo niet aanrekenen - bijna alle rolgordels hebben deze eigenschap.

De instap naar achteren is ruim door de v r en schuin wegklappende voorrugleuningen. Achterin heb je redelijk beenruimte, maar de achterbank is erg hard. Dat komt doordat de zitting maar dun is - er zit ten slotte een levensgrote Variomatic (pardon CVT) onder. De fabriek zal in de productieserie schuimplastic met grotere dichtheid gaan gebruiken, zodat de zit iets zal verbeteren. Maar dun blijft het. In de folders staat te lezen, dat de achterbank ruimte biedt aan drie personen. Dat klopt gedeeltelijk. Op de zitting kunnen drie niet te dikke figuren plaatsnemen, maar lagerop is helaas niet goed ruimte voor zes benen door de erg grote transmissietunnelbult voor de bank.



Exterieur, interieur

We zijn er wel een beetje trots op het allereerste tijdschrift te zijn dat de nieuwe 343 voor test had. Om precies te zijn waren we drie dagen vóór alle Nederlandse journalisten naar Zweden reisden om een korte rij-indruk op te doen al druk aan het testen in Nederland. Daarom had fotograaf Helmuth Vonk een pakkende plaat in gedachten. We zouden de wagen in het centrum van een stad zetten en daarna fotograferen als hij omstuwd was door een kijk-lustige menigte. We hebben vaak genoeg testwagens die zoveel opzien baren dat we moeten vragen of we er asjeblijft even bij mogen om weg te rijden. Dat kon dus een leuk plaatje worden. Maar toen er nadat de wagen twaalf minuten lang in een drukke winkelstraat had gestaan nog niemand had gekeken, hebben we er maar van afgezien. De 343 is totaal onopvallend. Een ieder moet voor zichzelf uitmaken of hij dat een voor- of een nadeel vindt. Kenmerkend zijn de forse zwarte bumpers (geen veiligheidsbumpers maar antiparkeerschadebumpers) en de grote, schuinaflopende grille, die met een paar bouten vastzit en zodoende in geval van schade snel verwisselbaar is – net als de voorspatborden. Achterop valt de grote achterlichtenpartij op, waarin ook achteruitrijlampen en mistachterlicht zijn opgenomen. Een knappe, strakke auto. Net zo lang als de VW Passat maar breder en met groter wielspoor. En wat hoger. Van binnen ziet alles er erg keurig uit. Er is niet op een paar centen gekeken – er is goede kwaliteit gebruikt voor bekleding, bedieningsknoppen, van alles en nog wat. Dat doet erg plezierig aan. Een smaakvolle auto.

Accessoires

De 343 is compleet uitgerust, zowel qua zichtbare als onzichtbare details. Er zit een indrukwekkende rij controlelampjes in het dashboard. Er zijn drie asbakken voorhan-

den, waarvan die in het vooronder wat onhandig van vorm is. Er is redelijk veel berg-ruimte voor kleine spullen. De voorruit is van gelaagd glas en gelijmd. Onder de motorkap zit een keurig perspex vak met alle zeke- ringen en relais – deze laatste zijn van stekerpennen voor- zien zodat ze in een wip te verwisselen zijn wat veel arbeidsloon uitspaart. Alle bedrading van motorruimte naar interieur gaat door één gat. Dat zijn belangrijke details.

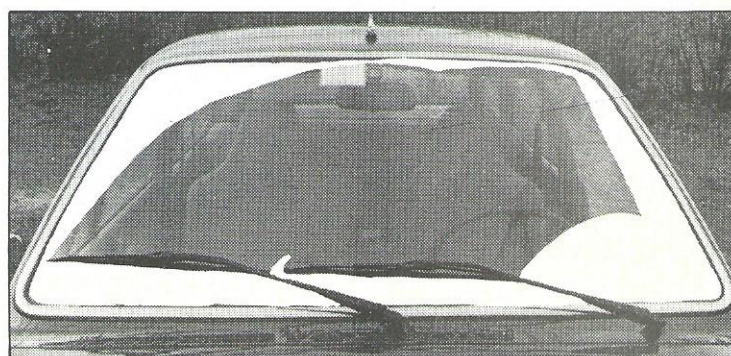
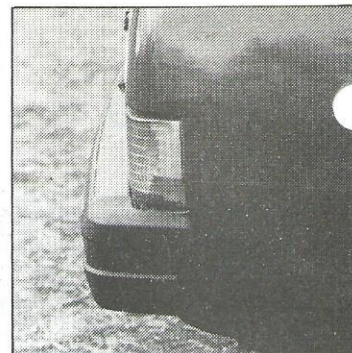
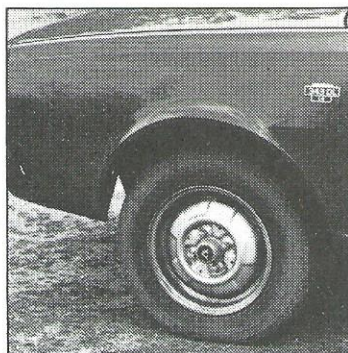
Een goede verwarming/venti- latie, de eerste thermosta- tisch gecontroleerd. Stan- daard verwarmde achterraut, wegklapbare achterbank, schot boven bagageruimte, derde deur (voorlopig komt er geen vijfdeursversie) en beklede, goed gevormde en grote kofferruimte. Aan deze auto zal de accessoireshandel niet rijk worden!

Conclusie

Eigenlijk is het allemaal rozegeur en maneschijn rond deze Volvo 343. Op één levensgroot negatief punt na: zijn prijs. Achttien mille is een machtig brok geld. Tegenover die prijs bezien zijn de prestaties wat mager, de binnenruimte ietwat futiel. Er zijn snellere, grotere, meer ogende wagens op de markt voor die prijs. Veel. En nu mag het zo zijn, dat je de automatische trans- missie als het ware in die prijs „cadeau” krijgt en het mag ook waar zijn dat de 343 echt een weelde aan afwer- king en accessoires biedt – achttienduizend gulden is en blijft erg veel geld voor een wagen die in wezen niets an- ders is dan een gemoderni- seerde, verbeterde en ver- grote 66.

Wat mij betreft moet ik het nog zien dat deze auto het echt helemaal gaat maken tegenover een BMW, een Ford Granada, een Alfetta, een Lancia Beta, een Princess, een Rekord of een Peugeot 504...

Nico de Jong





MOTOR

bouwwijze	lijn
inbouw	overlangs voor
cilinders	4
koeling	vloeistof
boring	76,0 mm
slag	77,0 mm
cilinderinhoud	1397 cc
compr.verhouding	9,5 op 1
maximum vermogen (fabrieksopgave)	70 DIN-pk (51,4 kw) bij 5500 tpm
specifiek vermogen	50,4 DIN-pk (37,0 kw) per liter
maximum vermogen (rollenbank)	52 pk (38 kw) bij 4000 tpm
kg per rollenbank-pk/kw (leeg)	18,8/25,7 kg
idem bij 160 kg extra (2 personen en bagage)	21,9/29,9 kg
maximum koppel (fabrieksopgave)	11,0 mkg (108 Nm) bij 3500 tpm
trekkracht aan de wielen	9,3 mkg (91 Nm) bij 4000 tpm
topsnelheid (volgens fabrieksopgave)	145 km/uur
nokkenas	1 onderliggend
krukaslagers	5
carburateur	1 enkele merk Weber
benzine	super
dynamo	wisselstroom vermogen 500 Watt
batterij	12 Volt, 36 Ah
oliekoeler	nee
zelfdenkende ventilator	nee

TRANSMISSIE

aandrijving	achterwielen
versnellingsbak	automatisch
sperddifferentieel	nee

ONDERSTEL

voorwielophanging	McPherson schroefveren
achterwielophanging	De Dion-as bladveren
torsiestabilisator	voor
schokdempers	telescoop rondom

REMMEN

remmen	schijven voor trommels achter
rembekrachtiging	ja
parkeerrem	op achterwielen
plaats parkeerrem	vloer
remkrachtverdelers	ja
gescheiden circuits	voor-achter
velgmaat	5J x 13
bandenmaat	155 SR-13
besturing	tandheugel
stuurbepkrachtiging	nee
totaal omwentelingen	4,1 van links naar rechts
diameter stuurwiel	37 cm

MATEN

lengte	419 cm
breedte	166 cm
hoogte (onbelast)	144 cm
wielbasis	240 cm
spoorbreedte voor	135 cm
spoorbreedte achter	138 cm
draaicirkel	9,70 m (koetswerk) 9,20 m (wielen)
bumperhoogte voor	22 cm
bumperhoogte achter	23 cm

GEWICHTEN

leeggewicht	978 kg
max. totaalgewicht	1400 kg
belasting vooras	790 kg
belasting achteras	640 kg
aanhanger (geremd)	700 kg
aanhanger (ongeremd)	486 kg

INTERIEURMATEN

Voorzitting:	
breedte zitvlak	49 cm
lengte zitvlak	48 cm
hoogte rugleuning (incl. hoofdsteun)	72 cm
afstand zitvlak-dak	89,5 cm
wagenbreedte	
schouderhoogte	144 cm
min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitting gemeten)	84 en 107 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	30 cm
Achterzitting:	
breedte zitvlak	138 cm
lengte zitvlak	46 cm
hoogte rugleuning	54 cm
afstand zitvlak-dak	83 cm
wagenbreedte	
schouderhoogte	143 cm
min. en max. afstand rugleuning-voorzitting (over zitvlak gemeten)	58 en 84 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	33 cm
Bagageruimte:	
lengte	96 cm
breedte	134 cm
hoogte	44 cm
reservewiel	onder de motorkap

INHOUDEN

brandstoftank	45 l
carter	3,5 l
versnellingsbak	- l
secundaire tandwielkast	0,825 l
koelsysteem	6 l

SERVICE

olieerversen	per 10.000 km
doorsmeren	niet
servicebeurten	per 10.000 km
standaardprijs beurt	nee
servicepunten	nee
garantie	12 mnd., km onbeperkt

ONDERDELEN

complete uitlaat	f 250,60
achterste pot	f 81,40
koppelingsplaat	f 84,60
schokdemper voor	f 110,70
schokdemper achter	f 64,75
radiateur	f 532,50
thermostaat	f 29,25
voorruit	f 434,30
ventilatorriem	f 12,50
ruitewisserblad	f 15,15
stel banden	f 484,90

STANDAARDUITRUSTING

portieren	2
gelaagde voorruit	ja
verwarme achterruit	ja
choke	handbediend
neerklapb. bank achter	ja
halogeendimlicht	nee
halogeengrootlicht	nee
extra lampen	nee
achteruitrijlampen	ja
mistachterlicht	ja
hoofdsteunen	ja

rugleuningverstelling	ja
tankslot	nee
rubberstootrand	op bumpers
sleeпоог	voor en achter
verstelbaar stuur	nee
toerenteller	nee
brandstofmeter	ja
voltmeter	ja
oliedrukmeter	nee
temperatuurmeter	ja
dagteller	ja
verklipperlampen:	
dynamo	ja
oliedruk	ja
choke	ja
motortemperatuur	ja
licht	ja
groot licht	ja
handrem	ja
brandstofreserve	ja
remconditie	ja
achterrautverwarming	ja
ruitesproeier	elektrisch
wissersnelheden	2
wis-was-schakelaar	nee
intervalschakelaar	nee
achterrautwischer	nee
koplampwischer	nee
snelh. aanjager	traploos
dimspiegel	ja
kleerhaken	2
asbakken	2
handschoenenkastje	niet afsluitbaar
aansteker	ja

ONDERHOUDSKOSTEN

AR-verzekering	van f 975,- tot f 1.775,- p.j.
WA-verzekering	van f 300,- tot f 450,- p.j.
wegenbelasting	f 432,- p.j.

PRIJZEN

catalogusprijs	f 17.900,-
----------------	------------

IMPORTEUR

Volvo Nederland Personenauto B.V., Stationsweg 2, Beesd (Gld.), Tel. 03458-8888

Overname van deze overdruk, of gedeelten daaruit, uitsluitend met schriftelijke toestemming van de uitgever van Autovisie.