

DAF

with

VALIOMATIC

transmission

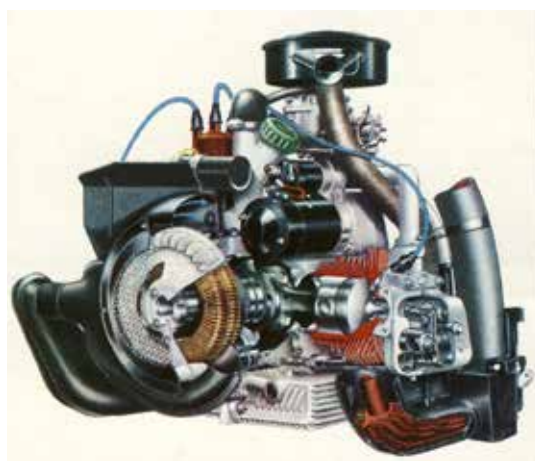
KRALJICE PRETEKLOSTI

# POSEBNEŽ IZ NIZOZEMSKÉ

Jože Mejač, OT KLUB SOTESKA

Kako čudno se sliši Volvo iz Nizozemske, pa vendar je Volvo 66 GL, ki je izpeljanka iz modela DAF 66 MARATHON 1300, bil izdelan na Nizozemskem. Gre za nekdanjo tovarno DAF, ki sta jo v petdesetih letih ustanovila brata Hub in Win van Doorne, saj sta v tistih letih želela izdelati čim enostavnejši avtomobilček, ki bo po ceni in udobju delno lahko konkuriral nemškimi in francoskimi izdelki tovarn BMW, DKW, BORGWARD, FORD, PEUGEOT, RENAULT, VOLKSWAGEN, GOGOMOBIL, GLAS, FULDAMOBIL, PANHARD. Ime tovarne DAF izhaja iz kratice Van Doornes Anhangwagen Fabriek. Prva črka je po snovalcih, ustanoviteljih, bratih Doorne, druga črka pa pomeni Anhangwagen, to so prikolice, ki jih je tovarna izdelovala, tretja črka pa pomeni Fabriek, to je tovarna. Firma in njihovi izdelki so bili sprva lepo sprejeti le doma na Nizozemskem. Vozila te tovarne so bila kvalitetna in tudi cene so bile sprejemljive, vendar pa nekaj posebnega glede načina vožnje z avtomatskim menjalnikom sistema variomatik.

S proizvodnjo osebnih vozil je tovarna v Eindhovenu začela leta 1959. leta in kot prvi izdelek je na trg prišel DAF 600 s 590 kubičnimi centimetri, z zračno hlajenim dvo cilindrskim boxer motorjem. Malo kasneje, v letu 1961, pa je za isti model bil že na izbiro 746 kubični motor.



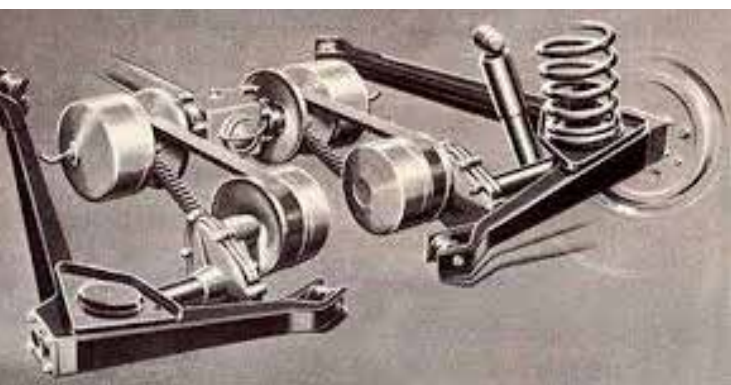
750



DAF 750 Z DVOVALJNIM BOXER MOTORJEM, LETNIK 1961

Leto 1963 je bilo za znamko DAF prelomno, tega leta so namreč s tipom DAF 30 NARCIS več kot podvojili proizvodnjo in bili prisotni skoraj na vseh celinah sveta. V letih 1963 do 1968 so svojo prodajo tipov 31, 32, 33 in 44 povečali več kot 4 krat. Leta 1968 pride

s trakov popolnoma nov izdelek DAF 55 z novim motorjem, ki je bil razvit v Renaultu za tipe 8 in 10, s 1108 kubičnimi centimetri in s 45 konjskimi močmi. Pri tem tipu so imeli že besedo kasnejši lastniki iz švedske tovarne VOLVO. Ni podatkov, zakaj niso v ta model vgradili svojega DAF-ovega motorja, ki je bil že v prototipnem stanju in bi zelo ustrezal prihajajočemu tipu DAF 55 SEDAN LUXE, tip 1 in tip 2. Vzporedno so že izdelovali tudi kupeje kot kombije.



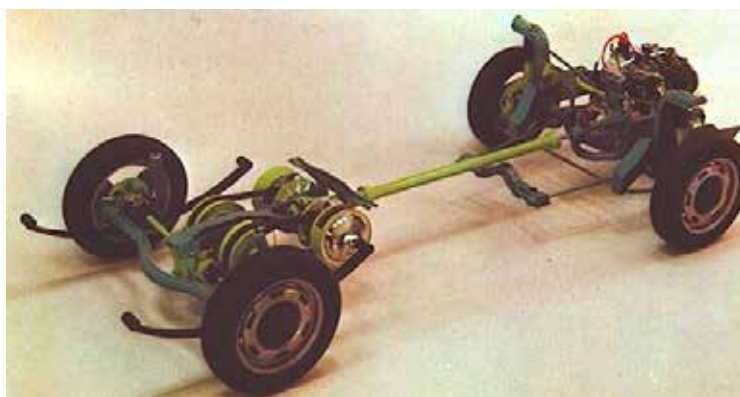
**DAF 30 NARCIS S TRANSMISIJO IN POGONSKIMI JERMENI**

Skratka, razvoj motorjev DAF se je s tipom 46 končal in ni bil več daleč čas, ko se je čutila vedno večja prisotnost bodočih lastnikov iz Švedske. Le-ti so imeli zelo velike simpatije do malih avtomobilov iz Nizozemske zaradi hitro bližajoče naftne krize.

V naslednjih letih so inženirji DAF-a in VOLVO razvili vrhunski izdelek, ki se je imenoval DAF 66 MARATHON 1300 z Renaultovim motorjem s 1289 kubičnimi centimetri in 57 km. Ta motor so strokovnjaki v Renaultu priredili tako, da so mu moč povečali za 3 km, saj je originalni motor v Renaultu 12 zmožal le 55 km. Pod tipom 66 so izdelovali SEDAN LUX, SEDAN SUPER LUXE, KOMBI LUXE, KOMBI SUPER LUXE, LIEFERWAGEN, MARATHON SEDAN IN MARATHON COUPE.



**DAF 66 MARATHON 1300 KOMBI**



**DAF 66 MARATHON 1300 PODVOZJE**

Noviteta DAF-a 66 je bila, da so mu vgradili tudi diferencial, ki ga do tedaj DAF-i niso imeli in se je v ovinku jermenje transmisije krčilo in raztezalo, kar je imelo za posledico nič kaj udobno vožnjo, zato so se jermeni hitro iztrošili. Novo v tem segmentu je bilo tudi to, da je vozilo namesto spiralnih vzmeti dobilo listne vzmeti z De Dionovo zadnjo premo, po zamisli mojstra Michelottija.



**DAF66 VARIOMATIČNI MENJALNIK**

Lep in odličen izdelek se je rodil pod firmo DAF. Izdelek se je takoj zalesketal v očeh bodočih lastnikov iz Švedske in odločitev je padla, da bo ta izdelek prišel na tržišče pod njihovo firmo VOLVO. Odločili so se, da dodajo nekaj lepotnih popravkov, da bi zadovoljili kupce na Švedskem, in sicer, odbijače so namesto kromiranih zamenjali z robustnimi črnimi gumijastimi zaključki

za varnost in tudi prva sedeža opremili s fiksnimi vzglavniki, vgradili so bočne jeklene varnostne ojačitve, ki so potnike varovale v primeru bočnega trka, tako je avtomobilček postal avto. V drugi polovici leta 1975 se je nad firmo DAF v Eindhovnu že pojavil napis VOLVO.



**VOLVO 66 GL LETINIK 1975**

Novitete, ki so nastale na novem izdelku pod znamko Volvo, so bile sprva mišljene za kupce iz Švedske, da ga sprejmejo kot svojega, vendar so se snovalci zelo ušteli. Na Švedskem so teh vozil prodali le za vzorec. Prodajni trgi v ostalih delih sveta pa so dajali optimizem. Tako je variomatičen svet postal barvit in raznolik, vendar pa ga tudi vrtincu takratnega časa ni uspelo posrkati kot posebneža nastajajočega rocka, kot je to postal VW T2. Ljubitelji starodobnikov so poskrbeli, da je ohranjenih kar nekaj lepih primerkov. Obstajajo tudi klubi, predvsem v Nemčiji, na Nizozemskem, v Belgiji in Združenem

Kraljestvu, ki nosijo ime DAF ali DAF-VOLVO VARIOMATIK. Srečanja imajo največkrat pod imenom VARIOMATIK ali DAF.

Pomnik, da so nekoč v Eindhovnu na Nizozemskem delali osebne avtomobile, je muzej v tem mestu. V njem si lahko ogledamo večino primerkov, ki jih je izdelovala tovarna DAF. Muzej je bil pred kratkim popolnoma prenovljen in povečan. Razstavljen je tudi ves razvoj tovornih vozil znamke DAF. Obiskovalec lahko takoj dobi vtis, da tovarna nikoli ni iskala kupcev prestižnih in velikih limuzin, dragih roadsterjev ali S in E klas. Izdelovala je vozila, namenjena srednji klasi, ljudem z ne prav globokimi žepi.

Nekoč je bilo tudi v Sloveniji kar nekaj avtomobilov te znamke. Obstajali so tudi servisi in bili so mojstri za popravilo teh avtomobilov. Danes je ohranjenih zelo malo primerkov in skoraj ne poznam ljubitelja, ki bi ohranjal tak primerek, tudi jih ni na srečanjih, ki jih prirejajo društva starodobnikov pri nas.

Sestavljanje tega članka me je spodbudilo, da obnovim primerek iz družine variomatik. Gre za Volvo 66 GL 1,3, ki sem ga že davno nazaj imel namen obnoviti in obnova je bila kar zanimiva, saj podobnega primerka še nisem obnavljal. Pri obnovi motorja in podvozja mi je pomagal prijatelj Jože. Ugotovila sva, da pri menjavah posameznih delov obstaja drugačna logika kot smo je vajeni pri ostalih avtomobilih, da je treba za menjavo sklopke odstraniti komplet prvo premo in še veliko drugih presenečenj je bilo. Vendar vstrajnost vedno doseže cilj in vozilo oldtimer je zasijalo kot takrat, ko je zapustilo montažni trak v Eindhovnu.