



Het gaat ongetwijfeld te ver om de Volvo 960 een volledig nieuwe auto te noemen, maar de Zweden hebben van hun topmodel wel degelijk werk gemaakt. De auto is duidelijk gebaseerd op de Volvo 760, maar is door een aantal maatregelen aantrekkelijker geworden en lijkt daarmee meer naar de Europese markt te lonken dan tot nu toe het geval is geweest. Harde noodzaak, dat is zeker. Want de afzet in de Verenigde Staten staat onder druk en Volvo denkt zelf niet dat daar op korte termijn verandering in zal komen. Men heeft, als producent van duur-

Volvo 960 3.0i 24V

Robuust, sterk, veilig, conservatief en een hoekig uiterlijk. Het zijn allemaal oordelen waarmee de Zweedse Volvo's door de jaren heen zijn geconfronteerd. De partner van onze Helmondse Volvo-vestiging presenteert zelden nieuwe modellen, maar af en toe een nieuwe achteras of een verbeterde krachtbron. Wat uiterlijke stijl betreft is men in Göteborg eveneens minder vooruitstrevend dan in de rest van Europa. De Volvo 960 belooft echter een groter aantal nieuwigheden, waaronder een fraaie zescilinder lijnmotor.

dere luxe automobielen, de nodige concurrentie (vooral uit Japanse hoek) te duchten. Daardoor kan dus niet meer grotere delen op één paard worden gewed, maar moet geprobeerd worden om deduurdere Volvo's ook in Europa populairder te maken. De 960 is slechts de eerste van een trio nieuwe modellen dat daar volgens de Zweden in de komende vijf jaren naar zal streven. Dat bij die drie de opvolger van de huidige 240 zit, is zo klaar als een klontje. Dta model gaat al mee vanaf 1974 en met niet al teveel fantasie zou je kunnen zeggen dat de daarvoor gevoerde Volvo 140 ook al over dezelfde techniek beschikte.

Motor

Een van de belangrijkste ontwikkelingen van de Volvo 960 3.0i is vanzelfsprekend de zescilinder lijnmotor, die de V6 naar de eeuwige jachtvelden heeft gestuurd. Overigens is de PRV-motor (ook wel Douvrin-motor genoemd) die hiervoor werd gebruikt, nog lang geen verleden tijd, want hij is nog steeds volop in gebruik bij onder meer Renault, Peugeot en Lancia. De zescilinder lijnmotor is echter een hele vooruitgang ten opzichte van de V6, vooral omdat hij kan profiteren van vele technische hoogstandjes die de laatste jaren gemeengoed zijn geworden. De V6 die Volvo gebruikte, dateert uit de eerste helft van de jaren zeventig en was dus zo langzamerhand wel aan vervanging toe. Overigens is het niet de eerste keer dat Volvo een zescilinder lijnmotor heeft ontwikkeld, want de Volvo 164 (de voorganger van de 264 die als eerste de PRV-motor kreeg) had ook een dergelijke krachtbron. Die had eveneens drie liter inhoud (2922 cm³ nu, 2978 cm³ toen), maar daarmee houden de overeenkomsten wel op. De zespitter van Volvo is in eigen huis bedacht en ontwikkeld. Bij de introductie van de topper legde J.C. Persson, die verantwoordelijk wordt geacht voor de technische ontwikkelingen, er de nadruk op dat Volvo het liefste zo'n lijnmotor heeft. Dat roept de vraag op waarom dan vijftien jaar met een V6 voorin is gewerkt, maar dat zal ongetwijfeld te maken hebben gehad met de mogelijkheid om technische ontwikkelingsbudget-

ten te delen. Dat Volvo zelf weer een motor heeft ontwikkeld is prijzenswaardig. De B6304F-motor is ook echt een krachtbron die bij Volvo past. De zespitter draait rustig en soepel, je hoort 'm nauwelijks en hij biedt voldoende pk's om de 1500 kg zware 960 3.0i naar een hoge topsnelheid te sleuren. De geheel lichtmetalen motor is volgens een modern concept opgezet. De kop heeft vierentwintig in V-vorm (58 graden onderling) opgestelde klep-

weg te boren valt. Het bruto vermogen van de zescilinder bedraagt volgens Volvo 150,0 kW (204,0 pk) bij 6000 min⁻¹. Het draaimoment moet een maximum waarde van 267 Nm bij 4300 toeren halen, maar de Zweden benadrukken dat bij 1000 omwentelingen van de krukas al 205 Newtonmeter beschikbaar is. Ook voor de brandstofvoorziening en de ontsteking is gebruik gemaakt van moderne techniek. Beide aspecten worden geregeld

dat mag geen volledig excuus zijn voor het zoeken van de grote hoeveelheid paarden. We maten aan de achterwielen 116,0 kW (157,8 pk), wat 22,7% minder is dan men bij Volvo belooft. De koppelkromme kon niet volledig worden nagevolgd, want onder 4000 toeren schakelde de auto-maat (bij vol gas) steeds naar een lagere trap terug en sprong het toerental de hoogte in. Bij de gemeten toerentallen schommelde het koppel echter steeds rond de 200 Nm. Bij het meten van de acceleratie waren we zeker niet teleurgesteld. Tot 100 km/h was gemiddeld 9,6 seconden nodig, een fraai resultaat. Volvo zegt dat 8,9 tellen genoeg moeten zijn om tot 100 km/h te komen, maar dat is ten ene male onmogelijk. We kozen bij de sprintproef het sportieve programma van de versnellingsbak, waarbij precies tot 6000 toeren wordt doorgetrokken. De soepelheid van de motor komt het beste tot uitdrukking in de tussenacceleratie. Die is beslist flitsend. De 80-120 versnelling vergt met kick-down maar 6,6 seconden en in 13,9 tellen wordt van 60 naar 140 km/h versneld. De topsnelheid is met 210 km/h (Volvo: 215) eveneens meer dan voldoende. Op de gebied van de geluidsproductie maakt de Volvo 960 een goede beurt: het is een stille jongen. Bij 100 km/h is 67,0 dB(A) te horen, bij 120 km/h nog maar 69,5 stuks. Het verbruik van de zescilinder lijnmotor valt ook nog mee. U hoeft geen gemiddelde verbruikscijfers te verwachten die lager dan 1 op 10,0 uitkomen, maar met een beetje rustige rijstijl is 1 op 8,5 tot 9,5 mogelijk. Wij reden fors door met de drieliter Volvo en kwamen gemiddeld toch nog tot 1 op 7,9, waarmee we best vrede kunnen hebben. De tank kan 80 liter slikken, zodat onder bijtanken een acceptabele afstand van zo'n 600 km onder de meeste omstandigheden haalbaar is.

Transmissie

Net als de lijnmotor is ook de elektronisch geregelde automatische transmissie van de Volvo 960 3.0i een nieuwe constructie. Toch hebben we links en rechts wat kritiek op deze vierbak, die over een lock-up in twee, drie en vier beschikt. De schokken die bij het doorschakelen worden gevoeld

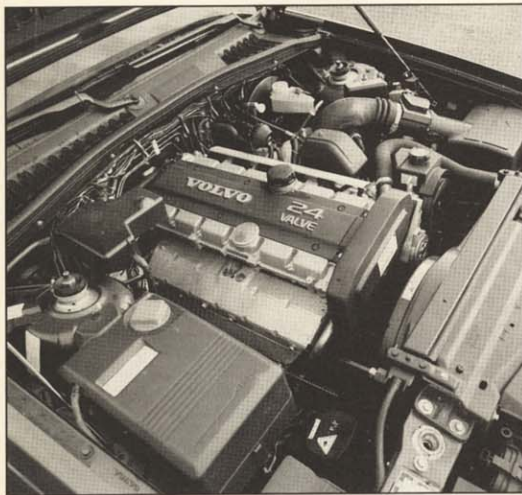


pen, twee nokkenassen, hydraulische klepstoters en centraal geplaatste bougies die pas na 45.000 kilometer vervangen hoeven te worden. De nogal krappe boring van 83,0 mm (de krukasslag is 90,0 mm) doet vermoeden dat er bovendien nog wel wat verdere opbouw-mogelijkheden voor het blok bestaan, maar als we Volvo mogen geloven zit dat er toch niet in. Men meldt dat de cilinders in het blok juist vlak bij elkaar zijn gezet om ruimte te sparen. Bovendien zijn de wanden van het blok volgens de Zweden met ribben versterkt, waardoor ze zeer dun gehouden konden worden en er dus weinig

door Bosch' Motronic systeem. Ook dat is een verbetering ten opzichte van de 760, waarbij K-Jetronic insputting en een elektronische ontsteking (separaat werkend) werden gebruikt.

Prestaties

De zescilinder van de Volvo 960 is gekoppeld aan een automatische versnellingsbak, waarin bij accelereren onvermijdelijk slip ontstaat. Desondanks vielen de wegprestaties van de stoere Viking ons niet tegen. Op de rollenbank in Apeldoorn was het rapport echter niet zo gunstig. Nu is het met een automatische transmissie altijd wat lastiger meten, maar



zijn nogal hard en bovendien zorgt de *kick-down* van de bak voor een zet van jewelste. De transmissie heeft drie programma's. De E-stand van de pook zorgt voor een economisch zo optimaal mogelijk schakelverloop. Al naar gelang uw rechtervoet dat natuurlijk wenst. Maar er wordt minder snel teruggeschakeld dan bij het sportieve S-programma van de bak en er kan dientengevolge ook comfortabeler in worden gereden. Want in S schakelt de bak veel eerder en frequenter terug, wat op den duur uiterst onplezierig wordt. Behalve deze twee programma's heeft de constructie ook nog een ingebouwde winterafdeling (W-stand van de pook). Daarmee wordt optrekken in een gekozen versnelling mogelijk. In de praktijk zal dat twee of drie zijn. De bak schakelt dan niet terug, zodat slippende wielen in de sneeuw worden voorkomen. Bovendien heeft de Volvo 960 een sperdifferentieel dat tot 40 km/h werkt. Zuiver bedoeld als hulp onder winterse omstandigheden. Een goede automatische versnellingsbak met veel mogelijkheden, maar geen uitblikker.

Onderstel

Het onderstel van de Volvo 960 laat feitelijk niets nieuws zien. Men gebruikt voor deze auto de voor- en achterwielophanging van de 760. Voor betekent dat veerpoten in combinatie met

driehoekige draagarmen terwijl achter de onafhankelijke wielophanging wordt gebruikt, die ruim drie jaar geleden werd gepresenteerd. Een mooi stukje techniek met een aantal langs- en dwarsarmen, waarmee de duurste Volvo goed bedeed is. Sterker: eigenlijk had men ook onder de 940 (het goedkopere broertje van deze 960) deze onafhankelijke achterwielophanging moeten monteren. Daar heeft men echter weer van afgezien. Zowel voor als achter wordt verder een torsiestabilisator gebruikt. Schroefveren en gasgevulde schokdempers rondom zorgen voor comfort en wegvastheid. Door de (standaard) gemonteerde niveauregeling op de achteras, blijft de carrosserie van de 960 ook bij forse belading horizontaal. Op het remsysteem heeft Volvo niet gebknibbeld. Als een van de merken die staan voor veiligheid, kan men dat natuurlijk niet maken. Zowel voor als achter heeft de prima remmende Volvo 960 dus schijfremmen, voor zijn die geventileerd. Een anti-blokkeersysteem is standaard. De tandheugelbesturing is eveneens in orde. Het verstelbare stuurwiel ligt optimaal in de handen, heeft een leren rand en is op prettige manier (toerentalafhankelijk) bekrachtigd. Een snelheidsafhankelijke assistentie is natuurlijk nog net een graadje beter, maar die levert Volvo Zweden niet. In tegenstelling tot Volvo Nederland, want

op de 460 wordt dat wel gemoniteerd. De besturing van de 960 is echter op alle punten ruim voldoende.

Weggedrag

Er is in het verleden in deze kolommen wel eens kritisch gereageerd op het weggedrag van Zweedse Volvo's, maar dat betrof dan uniform de modellen met een starre achteras. Het weggedrag van de zware Volvo is door de onafhankelijke achterwielophanging een behoorlijke graad verbeterd. Het is vanzelfsprekend nog steeds geen autootje waarmee je eens even snel het circuit op gaat, maar de bochtvastheid is over het algemeen in orde en bovendien kun je de 960 ook op een wat slechtere weg nog goed hebben. In principe is de achterwielgedreven auto zo neutraal als de Zweedse traditie betaamt. Bij het ingaan van een lange bocht gaat de carrosserie van de auto wel wat hangen, maar dat is niet eens erg nadrukkelijk en de kolos kan vervolgens gemakkelijk door de bocht worden gevoerd. Wanneer de grens wordt bereikt glijdt hij langzaam over vier wielen weg. Gas loslaten zorgt voor een koerscorrectie, zonder dat er reacties van de achterkant optreden. Kortere bochten zijn moeilijker op snelheid te nemen. De Volvo 960 wil dan wel met de neus de bocht uit duiken (onderstuurd weggedrag), maar dat is eveneens een logische ka-

raktertrek die verder niet gevaarlijk is. Mits op tijd gas wordt geminderd. Het grootste voordeel van deze onafhankelijke achterwielophanging is echter het gedrag op een minder goede weg. We reden de 960 over een B-weg met klinkers die niet meer geheel recht in het gareel stonden, maar de achterkant van de wagen toonde tot snelheden van 140 à 150 km/h geen enkele neiging tot dribbelen. De 960 is bovendien voorzien van goede schokdempers, die enerzijds de wielen goed aan de weg houden, terwijl anderzijds nog voor voldoende comfort wordt gezorgd. De stabiliteit van de 960 is prima, van zijwindgevoeligheid is evenmin iets gebleken.

Comfort

In de Volvo 960 kan comfortabel worden getoerd, maar de auto is zeker niet de beste in zijn klasse. Personen langer dan 1.90 meter zullen met hun rechterbeen tegen de middenconsole aan zitten, terwijl voor hen ook achterin niet al te veel ruimte beschikbaar is. De voorstoel mag zeker niet geheel naar achteren staan, want dan kunnen de langsten onder ons hun benen niet meer kwijt. De 960 is beslist niet supergroot, ondanks de forse buitenafmetingen en de wielbasis van 277 cm. De auto heeft echter heerlijke stoelen die standaard van leren bekleding zijn voorzien. De zitpositie is goed instelbaar, onder meer

doordat de zitting zowel voor als achter kantelbaar is. De rugleuning is natuurlijk traploos verstelbaar. Bovendien biedt de stoel goede steun. Je glijdt er niet snel in weg, ondanks de gladde leren bekleding. Stoelverwarming is in deze goedkoopste Volvo 960 (de Sedan met turbodieselmotor en de Estate modellen zijn nog wat duurder) al in het seriepakket accessoiress opgenomen. Het instrumentenpaneel is geen spat veranderd. Het is niet bijster fantasievol, maar de meters zijn duidelijk af te lezen. Het uitzicht rondom is nog steeds prima. Door de rechte neus en de hogere kofferklep kunnen voor- en achterkant prima worden ingeschat. De meeste schakelaars en hendels zijn gemakkelijk bereikbaar, maar voor kleine bestuurders gaan ze achter de spaken van het stuurwiel schuil. De standaard airco zorgt te allen tijde voor aangename temperaturen. Die kli-

vorm van het glas zie je de achterop komende auto plotsklaps worden uitgerekt tot een lange knakworst op wielen, wat nogal storend op het netvlies overkomt. Nog iets vervelends: net als de andere Volvo's heeft deze 960 signaallichten, in de vorm van brandend dimlicht bij ingeschakeld contact. Bij stralend helder weer zijn er nogal wat tegenliggers, die kenbaar maken dat uw lampen ten onrechte branden. Vooral in de Zuidelijke landen heeft de medegebruiker voor dimlicht overdag totaal geen begrip. In Nederland reageert men in de regel toch wat bedaard.

Vormgeving

Het uiterlijk van de Volvo 960 is natuurlijk niet dramatisch veranderd, maar Volvo is er in onze ogen toch in geslaagd om de auto een stuk aantrekkelijker te maken. De auto oogt nog steeds als

reikbaar geworden. De klep gaat ook bijna tot aan de bumper, zodat de tildrempel minder hoog is dan voorheen. Twaalf centimeter minder (nu 69 cm) om precies te zijn. De wagen staat verder op lichtmetalen wielen (met 195/65 VR 15 banden) en de grote drukknop op de achterklep is vervangen door een handige knijphendel, die verscholen gaat onder het verticale deel van de achterklep. De vormgeving van de binnenkant is bijna honderd procent hetzelfde. De achterbank heeft nu echter drie hoofdsteunen, waarvan het middelste exemplaar iets naar beneden kan worden gezet, teneinde het uitzicht naar achteren te verbeteren als er niemand op die plaats zit. De achterruit is overigens, net als de voorruit, van gelaagd glas. Volvo vindt dat een niet onbelangrijk veiligheidsaspect, omdat daardoor de achterpassagiers minder kans op een ontmoeting met glas-

val van een crash) dan wel met nieuwe gordels. Mits de auto natuurlijk nog te repareren is. Tegen meerprijs kan eventueel ook nog een airbag voor de bestuurder worden verkregen.

Uitrusting

Van een auto die een kleine honderdtwintigduizend gulden kost, mag een uitgebreide standaarduitrusting worden verwacht. Volvo voldoet daaraan, want de 960 3.0i is een ware kerstboom die met allerhande kadootjes is behangen. U krijgt onder meer rondom getint glas, elektrisch bedienbare portierramen voor en achter, verwarmde buitenspiegels (natuurlijk ook elektrisch verstelbaar), centrale deurvergrendeling, niveauregeling in de achteras, koplampwissers met sproeiers en een anti-blokkeersysteem. Verder heeft de 960 een automatische snelheidsregeling en een schuif-/kanteldak. Veel extra's zijn er niet te krijgen. Dat beperkt zich tot elektrisch verstelbare voorstoelen, airbag, metaalkaak en een speciaal kinderzitje op de achterbank.

Conclusie

Volvo's zijn uniek, nergens mee te vergelijken. Dat is een bekend *statement*, vaak afkomstig van hen die bij het Zweedse bedrijf werkzaam zijn. Of dat de reden is dat men ook een unieke prijs voor de modellen vraagt? Wie weet. Het is in ieder geval een gemakkelijk te constateren feit dat de Volvo 960 behoorlijk aan de prijs is. En dan drukken we ons nog voorzichtig uit. Deze goedkoopste 960 3.0i 24V is te koop voor een bedrag waarvoor onder meer ook een keurige Mercedes 260E 4Matic kan worden gekocht. Of een BMW 730i of 535i en dan houdt u nog geld in de achterzak. Om toch maar eens wat vergelijkingsmateriaal te bieden. De Volvo 960 3.0i 24V is er onbetwist op vooruit gegaan. De motor is beter en de koets is eleganter. De auto biedt bovendien een flinke portie veiligheid, ligt redelijk op de weg (althoewel de genoemde concurrenten 'm in dat opzicht toch nog de baas zijn) en heeft een aangename standaardhoeveelheid accessoiress. De Volvo 960 is dus aantrekkelijker geworden, maar zeker geen spookbeeld voor Mercedes en BMW.



maatverzorging is op echte Scandinavische omstandigheden berekend. In een paar minuten tijd is het interieur opgewarmd en het ontwasemen van de voorruit neemt slechts korte tijd in beslag. Het rijcomfort in de Volvo 960 is ruim voldoende. De zescilinder hoor je niet, windgeruis ontbreekt grotendeels en daardoor zoef je comfortabel met een hoge gemiddelde snelheid over 's heren wegen. Erg irritant vinden wij de „gedeelde“ functie van de linker buitenspiegel. Het meest linkse deel daarvan fungeert als groothoeklenk, waardoor je auto's beter (eerder) naast je zou moeten zien. Door de speciale

een conventioneel gelijnde sedan, doch de glooiender geplaatste achterruit en de nieuw ontworpen achterkant geven de wagen net wat meer elegantie. De veranderingen hebben geen metamorfose opgeleverd, maar het is duidelijk dat ook Volvo het gedateerde uiterlijk van de 760 niet meer van deze tijd vond. Dat men af en toe zelf toch wat te euforisch over de 960 is, wordt bevestigd door Volvo's stelling dat de auto „een lage cW-waarde van 0,36 heeft“. Dat getal kan vanzelfsprekend niet laag worden genoemd. De kofferruimte is nu door de schuine afsnijding van de klep een stuk gemakkelijker be-

scherven zouden hebben. Een ander veiligheidspuntje zijn de gordelspanners. Dat is een mechanisch Volvo-systeem en werkt met behulp van een torsiastaaf, achterin de stoelzitting. Die staat onder spanning en wordt in die positie vastgehouden door een soort klem. Bij een bepaalde vertraging (niet bij snel afremmen) wordt de torsiastaaf gelost, waardoor in twintig duizendste seconde de gordel gespannen wordt, via het verankeringspunt van het gordelslot. Volvo meldt dat de torsiastaaf naderhand opnieuw kan worden gespannen, zodat het systeem nogmaals te gebruiken is, maar dat moet (in ge-