

JUBILEUM
40 JAAR VOLVO 760

40

JAAR



De juiste auto op het juiste moment

Zonder de 760 was Volvo misschien wel in hetzelfde langzaam zinkende schuitje beland als landgenoot Saab. De grote, hoekige sedan kwam op een moment dat Volvo flink in de financiële penarie zat. Een combinatie van pragmatisme, doorzettingsvermogen en een beetje geluk zette het Zweedse merk weer stevig op de kaart.

TEKST MICHEL WILLEBRANDS, FOTO'S FONS Klappe en Archief





1



2



3



4

De jaren 70 zijn voor veel autofabrikanten een roerige tijd en ook Volvo blijft niet buiten schot. De ene oliecrisis is nog niet voorbij of de volgende dient zich alweer aan en al die economische onrust doet het vertrouwen en de verkopen bepaald geen goed. In een poging het hoofd boven water te houden, denkt Volvo in 1977 aan een fusie met Saab, en een jaar later aan een alliantie met Noorwegen, waarbij allerlei ingewikkelde constructies worden bedacht met wederzijdse belangen in autobouw, industrie en oliewinning. Beide deals ketsen op het laatste moment af, waarna Volvo eind 1979 een overeenkomst sluit met Renault. De Fransen bemachtigen 15 procent van de Volvo-aandelen, maar in 1984 is alles alweer terug bij het oude en is Volvo weer volledig eigen baas. In de tussentijd zijn ze in Zweden druk bezig geweest om het op leeftijd rakende model-lengamma te vernieuwen en/of uit te breiden. Halverwege de seventies valt er namelijk niet zo veel te kiezen in de Volvo-folder. Na de definitieve overname van DAF in 1975 kan Volvo de 300-serie (en de nog even doorgeproduceerde 66) als bruidsschat aan het eigen portfolio toevoegen. Hoewel ook de 200-serie weliswaar nieuw is, leunt dit model uiterlijk en innerlijk nog sterk op de 100-serie, waarvan de basis uit 1966 stamt. In 1975 worden daarom de eerste schetsen op papier

gezet voor een model boven de 200-serie. Grote, luxe, comfortabele modellen zijn – op een enkel dik aangekleed topmodel na – onbekend terrein voor Volvo, maar met de belangrijke Amerikaanse markt in het achterhoofd is dit wel een segment waar letterlijk en figuurlijk winst valt te behalen. De penibele financiële situatie van het merk maakt het voor de ingenieurs en ontwerpers niet gemakkelijker. Het project, dat begint onder de naam NV80, wordt meerdere malen stopgezet, bijgestuurd en weer opnieuw opgestart, met Project 1155 (lees: vijf voor twaalf) als wanhopige alles of niets-poging om er nog wat van te maken.

Potlood en winkelhaak

Met de kennis van nu kunnen we Project 01 – inderdaad, wéér een naamswijziging – zien als de

wieg van de 760. Deze aanzet leidt namelijk in 1979 tot de concept-car VCC, een afgeknotte stationwagon waarin we veel stijlelementen van de 760 herkennen. Opmerkelijk genoeg komt een echte stationwagon pas drie jaar na de introductie van de sedan. Die sedan doet bij de introductie van de 760 op 2 februari 1982 flink wat stof opwaaien. De vakpers is allesbehalve enthousiast over het extreem hoekige uiterlijk, alsof de ontwerpers niet meer materiaal ter beschikking hadden dan een potlood en een winkelhaak. Het is in elk geval een flinke stijlbreuk met de heersende trend begin jaren 80, waarbij auto's juist steeds meer afgeronde vormen krijgen. Aan de ene kant past het design goed in de hoekige traditie van de 100- en 200-serie, aan de andere kant hadden hoofdontwerper Jan Wilsgaard en zijn team soms ook gewoon geen andere keuze dan de meest pragmatische (lees: minst dure) oplossing. Dan zijn kaarsrechte oppervlakken en simpele constructies (zoals de verlichting en de hoogte van de bumpers) nu eenmaal minder bewerkelijk dan afgeronde vormen en gecompliceerde verbindingen. Natuurlijk is dat niet wat naar buiten toe wordt gecommuniceerd; pers en publiek worden juist gewezen op de voordelen van het vierkante design: meer interieurruimte, beter uitzicht rondom en een tijdlozer uiterlijk. Op zichzelf is daarvan

Productieaantallen

760 sedan (1982-1990)	183.864
760 Estate (1985-1990)	37.445
740 sedan (1984-1992)	834.307
740 Estate (1985-1992)	358.952
780 (1985-1990)	8.518
Totaal 700-serie	1.423.086



Een kleimodel van de 760 in de aanloop-fase van het model.



Er werden meer dan vijftig voorstellen gemaakt voor de 760. Hier zie je schetsen van een model met een aanzienlijk minder vierkant ontwerp.



De gecompliceerde achterasconstructie van de 760. In de basis is het een starre as, aangevuld met een hulpframe, geleide-armen, een Panhardstang en een stang die die de acceleratie- en rembewegingen opvangt.

De blauwdruk voor het definitieve design van de 760 werd in 1979 getoond met de VCC concept-car, een korte stationwagon met lichtgewicht onderdelen en een voorspoiler die boven de 70 km/h naar beneden beweegt.



niets gelogen, maar het is ook weer niet allemaal uit vrije wil zo gegaan.

Korter, toch ruimer

Opmerkelijk is dat de 760 korter is dan het model dat hij als topper in het Volvo-gamma min of meer opvolgt, de 260 GLE. Maar de wielbasis is juist langer en daardoor is het binnenin echt een stuk comfortabeler toeven. En dat nog los van het feit dat de 700-serie ook als luxe, ruim en comfortabel in de markt wordt gezet, waarbij de Verenigde Staten als belangrijkste afzetgebied worden aangemerkt. Volvo stuurt de 700-serie het veld in met de B28E PRV-zescilinder die in 1974 uit de samenwerking met Peugeot en Renault is voortgekomen, schakelen gaat handmatig met een vierbak met overdrive, of met een viertraps automaat. Vanaf

Volvo's penibele financiële situatie maakt het er voor ingenieurs en ontwerpers niet gemakkelijker op

1983 kan er ook geturbodieseld worden, met de 2,4-liter zes-in-lijn van Volkswagen, en later wordt er ook een 2,3-liter viercilinder benzinemotor met turbo leverbaar.

Bij het grote publiek valt de nieuwkomer prima in de smaak en hoewel de eerste reacties van de pers op het uiterlijk van de 760 weinig compli-

menteus zijn geweest, moeten autojournalisten tijdens de eerste kennismakingsritten bekenen dat er met de auto zelf weinig mis is. AutoSelect roemt het 'goedmoedige weggedrag' en Autovisie is te spreken over de 'bijzonder fijne motor' en concludeert dat de grote Volvo met een basisprijs van bijna 65.000 gulden weliswaar zeer stevig aan de prijs is, maar dat hij dat bedrag dubbel en dwars waard is.

Zodra de auto eenmaal op Nederlands kenteken staat, zet AutoKampioen de 760 GLE Automaat tegenover de concurrentie, in 1983 bestaande uit (onder andere) de BMW 528i, de Mercedes-Benz 230 E, de Opel Senator 3.0 en de Toyota Crown. Ook hier valt het pittige prijskaartje op – de instapprijs van de rest ligt vijf tot vijftien (!) mille lager – al wordt dat deels gecompenseerd door de



5



6



7

1 Het rijgedrag van de 760 is vooral gericht op comfort. 2 Volvo lanceerde de 760 in 1982 met de zescilinder-PRV-motor van 156 pk. 3 De eerste serie 760's herken je aan de cursieve cijfers en letters achterop. 4 De niet te missen knop van de automaat tikt bijna tegen de knopjes van de – hoe 80's had je het gewild? – equalizer. 5 Het kaarsrechte lijnenspel had praktische voordelen, maar met een Cw-waarde van 0,41 was de Volvo 760 niet de meest gestroomlijnde auto van zijn generatie. 6 Het dashboard van de 760 is minstens zo hoekig vormgegeven als de carrosserie. 7 Hoewel de 700-serie korter was dan de 200-serie groeide de wielbasis, met meer interieurruimte als resultaat.

uitgebreide standaarduitrusting. Verder noteert de tester van dienst dat de Volvo lekker veel binnenruimte heeft, het soepelst is geveerd en daardoor ook het sterkst overhelt in de bochten. Ook wordt melding gemaakt van het feit dat de 760 de 'minst geavanceerde achteras' van het vijftal heeft. Allemaal hebben ze onafhankelijke wielophanging, maar Volvo doet het met wat het zelf 'Constant Track Rear Suspension' noemt, in de basis een veredelde starre as. Een teken van Volvo's beperkte financiële armslag, al maakt het van de 760 allerm minst een ouderwets of slecht rijdende auto. Integendeel. Alleen in grenssituaties kent het verouderde concept zijn beperkingen.

Prijzdrempel verlagen

Met voorzieningen als automatische airco, elektrisch bedienbare zijruiten, stoelverwarming, cruisecontrol en centrale portiervergrendeling hebben kopers van een 760 niets te klagen, maar om de prijsdrempel te verlagen, komt Volvo in 1984 met de 740: dezelfde auto, maar dan wat minder riant uitgerust en alleen voorzien van viercilinder benzinemotoren; de diesel is wel een zespitter. Vanaf nu biedt Volvo ook traction control

Het pittige prijskaartje wordt deels gecompenseerd door de uitgebreide standaarduitrusting

en ABS aan op sommige uitvoeringen. In 1985 wordt het lijstje verder afgevinkt met een stationwagon en een coupé (de 780, ontworpen door en gebouwd bij Bertone). Er wordt geëxperimenteerd met een turboversie van de 2.5 PRV-motor, het blok dat ook in de Alpine A310 ligt. Wegens ruimtegebrek onder de kap en de daaruit voortvloeiende koelingsproblemen komt het helaas nooit tot serieproductie. In 1987 komt er een facelift voor de 760, die dan wat 'zachtere' lijnen krijgt. De starre achteras wordt vervangen door een multilink-constructie. Twee jaar later is de 740 aan de beurt en komt er zelfs nog een 200 pk sterke 2.0 turbomotor om de hoek kijken, waarmee die gekke Zweedse baksteen zelfs Porsches het nakijken geeft. 1990 is het laatste productiejaar van de 700-serie. Alleen de 740 GL mag nog tot oktober 1992 door. De 960 neemt het stokje als topmodel over en als in 1991 ook de voorwielangedreven 850 ten tonele verschijnt, is het tijdperk van de 200- en 700-serie echt ten einde. Het mag dan misschien niet ieders kopje thee zijn (geweest), de 740 en 760 hebben Volvo toch maar mooi gered van de ondergang. Het bleek, ondanks alle aanloopproblemen en aanvankelijke scepsis, de juiste auto op het juiste moment. **AW**



'Ik wil altijd elk mogelijke originele accessoire hebben'

De zilvergrijze 760 die je hier op de foto's ziet, is eigendom van Hans Liefink (1973) uit Beusichem. Het is een 760 uit 1983, met de 'losse' buitenspiegels en de cijfers en letters op de kofferklep nog cursief. De auto is in 2010 vanuit Zweden naar Nederland gekomen. Hans kocht hem in 2013 en liet hem volledig restaureren. "Mijn vader reed altijd met Volvo's uit de 300-serie. Ik weet nog goed dat ik in 1982 samen met hem in de showroom stond, toen was de 760 nét uit. Ik kreeg toen een brochure mee waar dat model alleen op de achterkant stond afgebeeld, meer materiaal was er toen nog niet. Dat boekje heb ik nog steeds. Vanaf dat moment was ik verliefd op deze auto en hij is altijd door mijn hoofd blijven spoken. Rond 2006 kocht ik mijn eerste Volvo, een 940 uit 1998 met alles erop en eraan. Daarmee werd het virus opnieuw aangewakkerd en na een 960 kocht ik mijn eerste Volvo uit de 700-serie, een 780. Die was echter zó mooi en de onderdelen

zó schaars, dat ik er bijna niet mee durfde te rijden. Dat ik vond ik zonde. Na een witte 740 volgde uiteindelijk de 760 GLE die jullie hier vandaag op de foto zetten. Toen zag hij er alleen nog niet uit zoals nu. Ik kocht er ook een donor-760 bij. Van één redelijke en één matige auto is toen één goede gemaakt. De motor is grotendeels gereviseerd en hij is volledig overgespoten. Mijn tic is dat ik op mijn auto's altijd elk mogelijke originele accessoire wil hebben. Zo heeft mijn 760 een zonnescherm in de hoedenplank, een standkachel, een equalizer en de extra brandstoftank voor een grotere actieradius. Ik heb ook nog een paar sets verschillende wielen liggen en een setje verstralers. En natuurlijk het pennenbakje en muntenbakje. Die kosten me een fortuin, maar ze zijn het me waard", aldus Hans. Als we hem een paar maanden later nogmaals spreken, heeft hij ook de hand weten te leggen op een originele achterspoiler. Voor nét dat stukje extra downforce!



Hans heeft zijn Volvo 760 GLE uit 1983 aangekleed met alle mogelijke opties, waaronder een **1** extra brandstoftank, een **2** muntenbakje, een **3** uitschuifbare bekerhouder en een **4** pennenbakje.