

WAAROM EEN VOLVO 740 OF 760 EEN RELAXTE KLASSIEKER IS

HOEKIGHEID ALS HANDELSMERK



JEROEN EKELER

24 november 2024 om 14:01

...

De krachtige rechte vormen waarin Volvo in 1982 de koets van zijn nieuwe topmodel 760 GLE vouwde, bepaalden decennia lang het profiel van het eigenwijze Zweedse merk. Hoekigheid sloot als handelsmerk mooi aan op het onverzettelijke karakter van de auto's, die in clubverband liefkozend bakstenen worden genoemd. Een ontmoeting met twee 740's, een 760 en de licht exotische 780 leert dat een Volvo uit de 700-serie een zeer relaxte klassieker is.

Bij de verkiezing van de Auto van het Jaar 1983 werd de Volvo 760 GLE derde, op grote afstand van twee Duitse kemphanen tussen wie de eigenlijke strijd ging: [de Audi 100](#) (winnaar) en de [Ford Sierra](#) (tweede). Beide verzamelden royaal meer dan tweemaal zoveel punten als de Volvo. Wie het uiterlijk van dit trio voor de geest kan halen en bovendien weet dat aerodynamica begin jaren tachtig een gevleugeld begrip was, zal de uitslag begrijpen. Met zijn aalgladde koets, en zelfs gestroomlijnde frisbees als wieldeksels was de Audi namelijk de nieuwe verpersoonlijking van het begrip stroomlijn. Daardoor wist hij de enkele maanden eerder met veel enthousiasme ontvangen Volvo haast op slag ouderwets te maken. Troostende gedachte was dat dit voor meer modellen uit die tijd gold, want zo

hypermodern was die 100 nu eenmaal.



Volvo meldde vanzelfsprekend dat het kenmerkende lijnenspel van de 760 mede aan de hand van metingen in de windtunnel was bepaald. Zo zou het ver naar achteren doorgetrokken dak in combinatie met de haast rechtop geplaatste achterrauit voor gunstige luchtwervelingen zorgen rond de verder rijkelijk met uitstekende randjes, stripjes, hoekjes en lijntjes bedeelde koets. Een veel waarschijnlijker verklaring voor die rechte ruit is dat de Zweedse ontwerpers streefden naar een behoorlijk achterbankklimaat voor hun boomlange landgenoten. Die ga je immers geen enorme lappen glas boven de nek hangen, zoals Audi deed. De zon had in die auto vrij spel, zodat Audi onbedoeld een mobiele broeikas had gecreëerd. Nu is hoekig niet per definitie beter, want de 760-koets deed op het gebied van windgeruis behoorlijk van zich spreken. Dit zijn details; belangrijker is dat Volvo met de 760 een heel karaktervolle auto met bovendien een majesteitelijke uitstraling in de markt zette, als vervanger van de 264 GLE, die zich uiterlijk onvoldoende onderscheidde van de bijna half zo goedkope 244 DL.



760 GLE (1983): exacte weergave

Na enig wikken en wegen vormde zich een kwartet Volvo's uit de 700-serie, bestaande uit een 760, een 780, een 740 Turbo en een 740 Estate.

Stamvader van de opgetrommelde troepen is de 760 GLE uit het tweede productiejaar van dit model (1983). De proefrit in dit exemplaar, dat eruitziet zoals we het model op de eerste persfoto's zagen, is een schitterende ervaring. Het betreden van het haast maagdelijke interieur van de auto is alsof we de publiciteitsfoto's uit 1982 tot leven zien komen. Alles is ongerept en gaaf, op een door droogte gescheurd reepje dashboard-plastic na.



De kilometerteller wijst iets meer dan 50.000 aan, wat weinig is voor elke auto, maar niet meer dan een avondwandeling voor zo'n grote Volvo. De 2,8-liter V6 met inspuiting is een oude bekende; hij maakt deel uit van de grote PRV-familie en debuteerde begin jaren zeventig in de Volvo 264. In de 760 is het een uiterst stille reisgenoot, die weinig moeite heeft om de grote, maar niet eens echt zware Volvo in beweging te brengen. De Zweden hadden zich alle moeite getroost om de auto niet meer dan 1.350 kilogram te laten wegen. Hij is dan ook opvallend lichtvoetig. Bijdragen aan deze ervaring worden geleverd door de scherpe, communicatieve besturing via het kleine en zorgvuldig bekrachtigde stuurwiel. Een mooie ervaring om dit bal mee te openen.

**760 GLE (1983)****Motor** V6**Cilinderinhoud** 2.849 cc**Max. vermogen** 115 kW/156 DIN-pk bij 5.700 tpm**Max. koppel** 235 Nm bij 3.000 tpm**Topsnelheid** 190 km/h**0-100 km/h** 10,0 s**Afmetingen (l x b x h)** 4,78 x 1,75 x 1,43 m**Gewicht** 1.330 kg**Nieuwprijs** f 63.410 (1983)



780 (1991): voor de prijs van een 911

De luxueuze, bij Bertone in Italië gebouwde tweedeurs coupé kostte bij zijn Nederlandse marktintroductie in 1986 maar liefst 138.000 gulden, tegen 85 mille voor een 760 met dezelfde motor. Een enorme smak geld, die de rijken der aarde destijds ook aan een hagelnieuwe Audi Quattro of Porsche 911 Carrera konden besteden. De 780 werd in zijn laatste modeljaar omgedoopt in Volvo Coupé. De hoge kilometerstand van 470.000 is de auto allerm minst aan te zien. Sterker, de ruim twintig jaar oude Volvo oogt zo goed als nieuw. Een kwestie van hem minutieus onderhouden, zo blijkt. Deze uit Italië afkomstige 780 heeft niet de bij ons [alleen leverbare V6-motor](#), maar een 2,3-liter viercilinder met turbo, zoals die ook in de 760 is toegepast. De grote coupé rijdt er met zijn automatische vierbak niet minder soepel om. Het stoere, blazende Volvo-geluid klinkt zelfs wel cool, al past de zacht spinnende V6 mogelijk nog beter bij de super-de-luxe uitstraling en aankleding van de auto.



Het interieur is schitterend afgewerkt, alsof er een Maserati moest worden bekleed door de Turijnse vaklieden. Rijden brengt je subiet met twee benen op de grond, want het is honderd procent Volvo waarmee je onderweg bent, en geen Maserati! En dat betekent hier: hij is zo gemakkelijk in de omgang dat je snel vergeet hoe bijzonder en kostbaar de auto in werkelijkheid is. Bertone bouwde slechts 8.518 exemplaren. En hij produceerde nagenoeg geen reserve-plaatwerk of -dashboards, die geen van alle inwisselbaar zijn met die van een 760. Over exclusiviteit gesproken.

780 (1991)

Motor 4-cil. in lijn, turbo

Cilinderinhoud 2.316 cc

Max. vermogen 140 kW/190 DIN-pk bij 5.100 tpm

Max. koppel 280 Nm bij 3.450 tpm

Topsnelheid 201 km/h

0-100 km/h 9,0 s

Afmetingen (l x b x h) 4,79 x 1,75 x 1,40 m

Gewicht 1.560 kg

Nieuwprijs f 154.850 (V6, 1990)



740 Turbo Intercooler (1990): luid en duidelijk

Turbo-tijd nu, net als bij de 780, maar dan in de overtreffende trap. De in 1990 gebouwde 740 Turbo Intercooler – zo staat het luid en duidelijk op het kofferdeksel – die we hier rijden, is in felrood de sportieve tegenpool van de zachtgroene 760 GLE. Mooi om te zien hoe twee dezelfde koetsen in detail zo van elkaar kunnen verschillen. Verfijnd, glanzend sierwerk versus zakelijk-zwarte decors.



De geblazen 740 heeft een automatische vierbak, die gewillig, zij het wat ruw, op mijn gasvoet reageert. Trap je het gaspedaal tot en met de kick-down in, dan antwoordt de Volvo door een onverwacht felle sprint in te zetten, die we op de provinciale weg veel te snel naar onze zin moeten beëindigen. Maar goed, de snelheidsmeter wees toen ook al vlotjes 150 aan. Ronde vierkwart en hetzelfde kunstje nog eens de andere kant op. Het is geweldig om zo snel op de horizon af te stormen in deze grote, vierkante, bijna 35 jaar oude auto. Intussen speelt het hele spektakel zich in alle comfort af. De motor brult beschaafd, waarschijnlijk doordat turbo's de gewoonte hebben om uitlaatgeluiden flink te smoren. Dat het apparaat zo ontaard hard gaat, komt door een MBC (staat voor manual boost controller), die de turbodruk van 0,6 naar 0,8 bar verhoogt en het vermogen opschreeft van 165 naar circa 190 pk.

740 Turbo Intercooler (1990)

Motor 4-cil. in lijn, turbo

Cilinderinhoud 2.316 cc

Max. vermogen 121 kW/165 DIN-pk bij 4.800 tpm

Max. koppel 264 Nm bij 3.450 tpm

Topsnelheid 201 km/h

0-100 km/h 9,0 s

Afmetingen (l x b x h) 4,78 x 1,75 x 1,43 m

Gewicht 1.340 kg

Nieuwprijs f 72.950 (1988)



740 GLE Estate (1988): slotakkoord

Tijd voor het slotakkoord van dit kwartet, een donkergrijze 740 GLE Estate waarin we het getal 249.100 op de kilometerteller aflezen, alleen moeten we dat wel even met factor 1,6 vermenigvuldigen. Inderdaad, het zijn mijlen! De van oorsprong in Amerika geleverde Volvo heeft dus iets meer dan vier ton afgelegd. De niet-gerestaureerde, maar door de huidige eigenaar danig opgeknapte auto is in bijna dagelijkse dienst. Eerst in Amerika dus en sinds 1995 bij een in Nederland gestationeerde Amerikaans militair.

De 2,3-liter GLE is met zijn 116 pk injectiemotor verreweg de zwakst gemotoriseerde Volvo in ons gelegenhedclubje, maar zeker niet de minst leuke. Misschien komt dat door de handgeschakelde vijfbak, versus de automaten in de drie andere auto's. Een handbak versterkt het Volvo-gevoel enorm, door de kenmerkende bewegingen en klak-klak-geluiden die bij het schakelen horen. De pook schuift prettig licht en losjes door de bak; het past prima bij de auto, net als het feit dat het een Estate is. Klap de oerdegelijke achterbank voorover en er ontvouwt zich een balzaal voor je ogen. Schuif alles er maar in, want het past altijd. Kom daar nog eens om bij een nieuwerwetse Volvo!



Maar wat je werkelijk treft aan deze 740, is juist het feit dat hij zichtbaar een werkzaam leven achter de rug heeft en in alles te kennen geeft zijn eigenaar nog gedurende vele jaren terzijde te zullen staan. Als relaxte, hondstrouwe vriend, die als tegenprestatie slechts een slok benzine en tijdig onderhoud vraagt. Zo'n oude 740 is steengoed voor mensen die een klassieke auto willen bezitten, zonder dat zo'n klassieke auto hen bezit.

740 GLE Estate, USA-specificatie (1988)

Motor 4-cil. in lijn

Cilinderinhoud 2.316 cc

Max. vermogen 85 kW/116 DIN-pk bij 5.400 tpm

Max. koppel 185 Nm bij 2.600 tpm

Topsnelheid 172 km/h

0-100 km/h 13,0 s

Afmetingen (l x b x h) 4,78 x 1,75 x 1,43 m

Gewicht 1.333 kg

Nieuwprijs f 67.515 (1988)