

De eerste Volvo met voorwielaandrijving

Tien jaar nadat de P1800 uit productie was gegaan, had Volvo nog altijd geen opvolger voor deze stijlvolle coupé. Twee oliecrises en een toenemend milieubewustzijn vergrootten eind jaren 1970 de noodzaak van een kleiner, niet zo zeer goedkoper model – de verkoop van de 340/360-serie liep inmiddels goed –, maar om een auto met voorwielaandrijving die zuinig, betrouwbaar en technisch innovatief was.

Renault-motoren

De 340/360-serie die direct voortkwam uit de overname van DAF had nog de klassieke achterwielaandrijving en raakte langzamerhand verouderd. De 1.4- en 1.7-motoren van die serie waren afkomstig van Renault en om de ontwikkelingskosten te drukken, deed Volvo ook voor zijn nieuwe voorwielaandrijver een beroep op de Franse fabrikant. Op basis van de ingekochte aandrijflijn gin-

gen Nederlandse en Zweedse ontwikkelaars verder aan de slag.

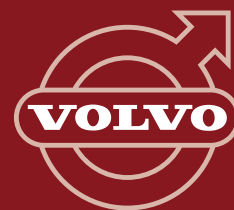
Conform de tijdsgeest

Volvo's eigen designafdeling en externe ontwerpstudio's kwamen met verschillende concepten van een compacte sportieve coupé. De uiteindelijke, door de Nederlander John de Vries getekende versie bleek een waardig opvolger van de legendarische P1800ES, de 'shooting brake' die in 1971 kortstondig de P1800 had opgevolgd. Maar wanneer Honda in het voorjaar van 1985 de Aerodeck-versie van zijn Accord onthult, ziet de Volvo-directie tot zijn ontsteltenis dat die auto als twee druppels water lijkt op Volvo's eigen Project E12 die als 480ES een jaar later op de markt moest verschijnen. Van industriële spionage was geen sprake. Voor de ontwikkeling van hun nieuwe type auto bleken beide fabrikanten de tijdgeest op dezelfde manier te hebben geïnterpreteerd.

CERTIFICAAT VAN ECHTHEID

Volvo 480ES

Dit certificaat van echtheid garandeert dat de door Editions Atlas gefabriceerde Volvo 480ES een exacte kopie in de schaal 1:43 is van het oorspronkelijke model uit 1986.



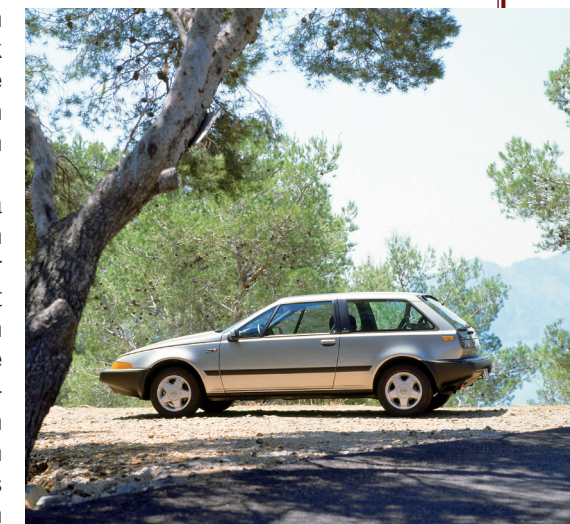
Volvo 480ES



EDITIONS
ATLAS
Collections

Bedoeld voor de Amerikaanse markt ...

Om de achterstand in te halen startte Volvo onmiddellijk een publiciteitscampagne voor de auto die pas zes maanden later, in maart 1986, op de salon van Genève zou worden gepresenteerd. Men mikte op een productie van circa 35.000 exemplaren per jaar, waarvan zo'n tweederde was bedoeld voor export naar de Verenigde Staten. Want voor die markt was het model met zijn strakke en sportieve lijnen, inklapbare koplampen en om de hoeken doorlopende richtingaanwijzers immers in eerste instantie ontwikkeld. Anders dan de P1800 waarvan hij afstamde, was de 480 een echte vierzitter met een praktische en ruime bagageruimte. De toegang tot de twee achterstoelen werd vergemakkelijkt door de grote portieren en een ingenieus klap- en schuifmechanisme op de voorstoelen. Het dashboard was in de stijl van de jaren 1980, toen de digitalisering zijn intrede deed, voorzien van een heuse boordcomputer en deels digitale klokken. Zoals gebruikelijk bij Volvo stond de veiligheid op hoog niveau met constructieve verstevigingen en andere voorzieningen.



De 480ES had de lijnvoering van een shooting-brake.

... maar daar nooit verkocht

De nieuwe coupé bleek een succes in Europa, maar door de inmiddels sterk gedaalde koers van de dollar ten opzichte van de gulden – de 480 werd in Born gebouwd –, werd de introductie in de VS keer op keer uitgesteld. De beurskrach van 19 oktober 1987, 'Zwarte maandag', maakte definitief een einde aan de exportplannen.



De vier afzonderlijke stoelen boden uitstekend zitcomfort aan alle inzittenden.



De achterzijde doet denken aan de Volvo P1800ES.

Drie motoren



Met zijn rode stootstrips had de Turbo een wat sportiever voorkomen.

Bij zijn introductie had de Volvo 480ES een 1721cc-motor van 109 pk (een blok dat teruggetuned tot 90 pk later ook in de nieuwe Renault 21 zou komen). Deze viercilinder was beslist niet zwak, maar was evenmin een krachtpatser. De 480ES werd daarom meer gezien als een trendy coupé dan als een sportwagen en sprak vooral een stedelijk, vrouwelijk publiek aan. Met zijn eenvoudig neerklapbare achterstoelen en grote glazen



De klapkoplampen maakten het mogelijk aan de strenge Amerikaanse veiligheidsnormen te voldoen.

achterklep die sterk was geïnspireerd op de P1800ES, gold hij zelfs als een mini-stationwagon.

Om tegemoet te komen aan de vraag naar meer vermogen kwam Volvo begin 1988 wel met een 120 pk sterke turboversie. Deze sportieve variant was herkenbaar aan zijn bumpers in carrosseriekleur, de grotere voorspoiler en de opschriften 'Turbo' op voorspatborden en achterklep.

In 1993 werd de standaardmotor door een tweeliterblok met een vermogen van 110 pk vervangen, aangezien het vermogen van de 1.7-motor door de steeds strengere milieu-eisen te zeer was aangetast. De turbomotor bleef wel gebaseerd op deze krachtbron, maar behield dankzij een aantal aanpassingen zijn oorspronkelijke vermogen.

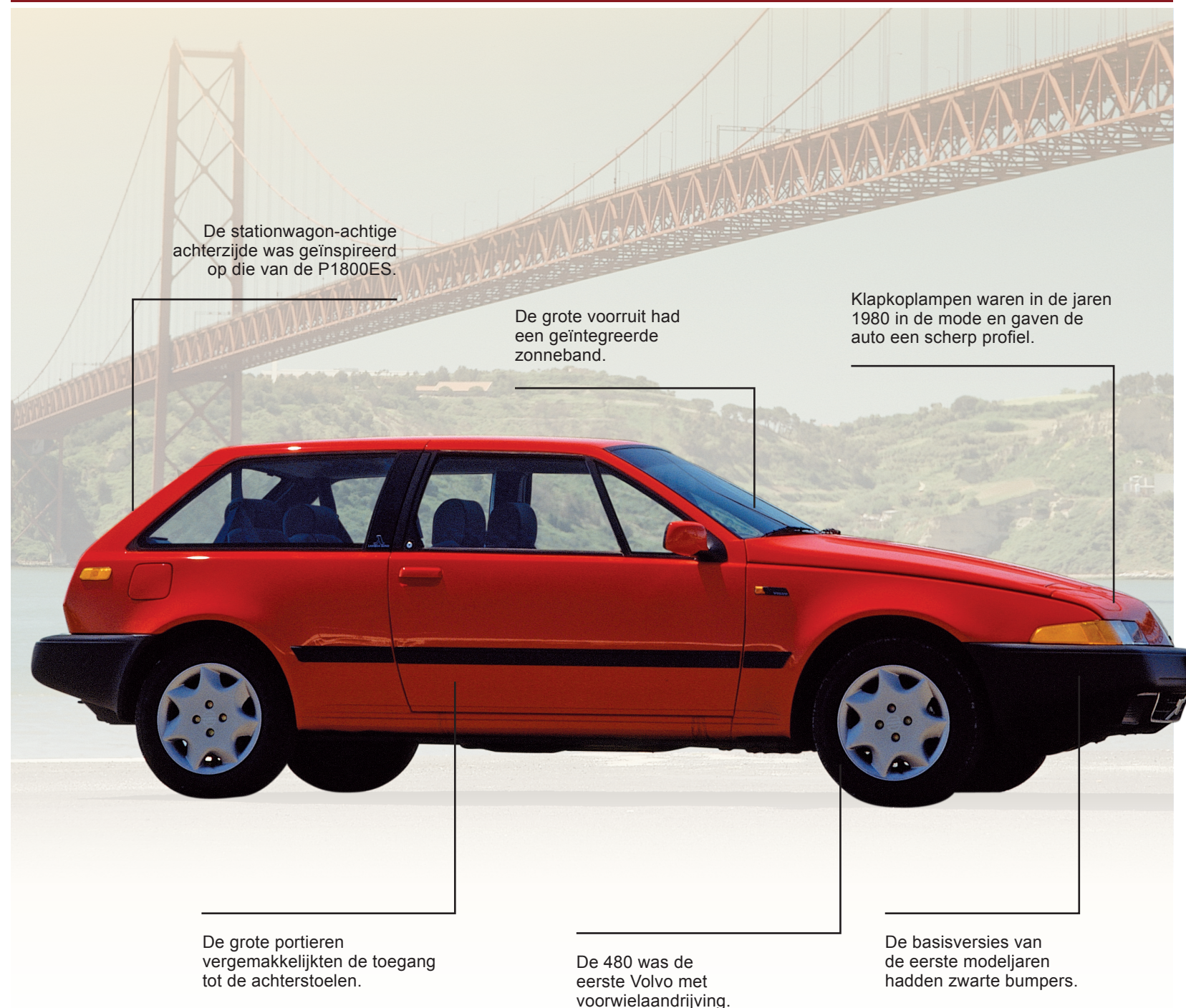


Een van de laatste Volvo's 480S, herkenbaar aan het witte glas van de richtingaanwijzers.

De cabriolet die er nooit kwam

In 1990 werd op de salon van Genève een prototype van een cabrioletuitvoering van de 480 gepresenteerd. Pers en publiek reageerden enthousiast, waarop Volvo besloot de auto snel in productie te nemen. Helaas ging de carrosseriebouwer die de ombouw zou gaan verzorgen failliet en werd het project afgeblazen. Er werden maar zo'n tien prototypes geproduceerd.

Volvo 480ES in detail



De stationwagon-achtige achterzijde was geïnspireerd op die van de P1800ES.

De grote voorruit had een geïntegreerde zonneband.

Klapkoplampen waren in de jaren 1980 in de mode en gaven de auto een scherp profiel.

De grote portieren vergemakkelijkten de toegang tot de achterstoelen.

De 480 was de eerste Volvo met voorwielaandrijving.

De basisversies van de eerste modeljaren hadden zwarte bumpers.

TECHNISCHE GEGEVENS

VOLVO 480ES

Motor

Type	Viercilinders in lijn
Plaatsing	Dwars voorin
Brandstof	Benzine
Cilinderinhoud	1721 cm ³
Boring x slag	81 x 83,5 mm
Compressie	10,5:1
Klepbediening	Kopkleppen met onderliggende nokkenas
Brandstoftoevoer	Multipoint-injectie
Vermogen	109 pk (80 kW) bij 5800 t/min

Transmissie

Aandrijving	Op voorwielen
Versnellingsbak	Handgeschakelde vijfversnellingsbak of viertrapsautomaat

Carrosserievarianten

Driedeurs coupé

Chassis

Stuurinrichting	Tandheugelsysteem
Voorwielophanging	Onafhankelijke wielophanging met MacPherson-veerpoten
Achterwielophanging	Starre as, schroefveren
Remmen voor	Schijven
Remmen achter	Schijven
Banden voor	185/60 R14
Banden achter	185/60 R14

Afmetingen

Lengte	4258 mm
Breedte	1710 mm
Hoogte	1320 mm
Wielbasis	2500 mm
Spoorbreedte voor	1416 mm
Spoorbreedte achter	1426 mm
Gewicht	1027 kg
Inhoud brandstoftank	46 liter

Prestaties

Topsnelheid	190 km/h
Specifiek vermogen	63,3 pk/liter
0-100 km/h	9,4 sec.

Productieaantal 80.463