

## Volvo's nieuwe vlaggenschip

In 1984, twee jaar na de introductie van de zescilinder sedan 760 als Volvo's nieuwe vlaggenschip, werd het gamma met de 740 naar beneden uitgebreid. Deze nieuwe vereenvoudigde versie onderscheidde zich door zijn minder luxueuze uitrusting en zijn viercilindermotoren. Ondanks de twee verschillende typeaanduidingen – 740 voor de viercilinder en 760 voor de zescilinder – zouden in sommige landen in beide series soms ook zescilinders in de 740-serie verschijnen en omgekeerd.

### Een nieuwe impuls voor een verouderend modelaanbod

Begin jaren 1980 bestond het Volvo-aanbod uit de compacte 340/360-serie – de 'Nederlandse' Volvo uit de erfenis van DAF – en de eerbiedwaardige 240/260-serie die nog een directe afstamming was van de 140 uit het midden van de jaren 1960. Met de nieuwe 700-serie als langverwachte opvolger van de 240 was het de bedoeling dat deze laatste het

veld zou ruimen, maar daar kwam het niet van: een aanzienlijke groep klanten bleek zo gehecht aan de robuustheid en betrouwbaarheid van met name de station-versie van de 240 dat deze oudgediende parallel aan de 740/760 tot 1992 in productie bleef.

### Controversiële vormgeving

In 1980 presenteerde Volvo een conceptcar met de naam VCC (Volvo Concept Car) die zich kenmerkte door extreem hoekige vormen waarin de lijnen van de latere 700-serie al duidelijk herkenbaar waren. Toen die uitkwam, waren veel autojournalisten zeer kritisch over het ontwerp van Jan Wilsgaard. En niet voor het eerst zouden de lange productieperiodes van zijn modellen vervolgens het ongelijk van de pers aantonen. De VCC was een stationwagon en gezien Volvo's lange traditie op het gebied van dit type auto was het geen verrassing dat er in 1985 ook van de 700-serie zo'n praktische variant verscheen, zowel in een 740- als in een 760-versie.

### CERTIFICAAT VAN ECHTHEID

## Volvo 740 Turbo

Dit certificaat van echtheid garandeert dat de door Editions Atlas gefabriceerde Volvo 740 Turbo een exacte kopie in de schaal 1:43 is van het oorspronkelijke model uit 1985.

8 506 317

© MMXII Editions Atlas, Encyclopedie IJzer systeem. Not to be sold separately. Printed in EU. Photos © Volvo car Corporation 05 507 317



# Volvo 740 Turbo



EDITIONS  
ATLAS  
Collections

## Ook met turbo

Midden jaren 1980 bepaalt de turbocompressor de autowereld en presenteerden veel fabrikanten een turboversie van hun modellen. Volvo's binnenlandse concurrent Saab was een voorloper op dit gebied en Volvo zelf had ervaring opgedaan met de turboversie van zijn 240, dus was het logisch dat er ook een 740 met drukvulling verscheen. Afhankelijk van de markt was deze sterke variant vanwege afwijkende fiscale regels en emissie-eisen gebaseerd op de 2.0-liter B19-motor of de 2.3-liter B23, maar hoe dan ook was hij succesvol. Zelfs als meest sportieve model uit het gamma had de auto geen spoilers of andere opzichtige extra's en alleen ingewijden herkenden hem aan zijn afwijkende grille en speciale velgen

### Veel keuze

Aangezien Volvo zijn auto's over de hele wereld verkocht, moest het motorenaanbod zijn afgestemd op de uiteenlopende eisen van de verschillende markten. Daarom verscheen er naast het brede aanbod aan vier- en zescilinder benzinemotoren ook een dieselkrachtbron voor de 700-serie. Om te besparen op de ontwikkelingskosten werd daarvoor



De tweede generatie Turbo met 'wafelijzer-grille', hier als stationwagon.

een beroep gedaan op de betrouwbare zescilinder lijnmotor afkomstig van Volkswagen die zijn diensten al eerder in de 240 had bewezen.

Vanzelfsprekend was de 740 leverbaar in verschillende uitrustingsniveaus. Naast de basisversie waren er een GL en GLE, en daarboven was er nog de Turbo met een specifieke, eigen uitrusting. Later werd het programma gecompleteerd met de GLT en SE waarvan de uitrusting min of meer hetzelfde was als bij de Turbo.



In het prototype, de VCC, waren de lijnen van de 740 al duidelijk te herkennen.



Zoals bij Volvo gebruikelijk werd de botsveiligheid grondig getest.

## Restyling en make-over



Het front met de vier aparte koplampen was typisch voor de versies voor de Amerikaanse markt.

Zes jaar nadat hij op de markt was gebracht, kreeg de redelijk succesvolle 740 in 1990 een opfrisbeurt. Om de verkopen op peil te houden werd hij onder andere voorzien van nieuwe bumpers, een nieuw front en nieuwe achterlichten in de stijl van de in 1986 gepresenteerde coupé-variant, de 780. Met uitzondering van de bumper bleef de achterzijde van de stationwagon ongewijzigd.

In 1992 werd de hele 700-serie wederom onder handen genomen, waarbij de neus opnieuw werd gewijzigd en de achterzijde van de sedan werd gerestyled. Ter gelegenheid van deze ingrijpende modernisering werd ook de naamgeving aangepast en gingen de 740 en 760 voortaan als 940 en 960 door het leven. De nieuwe serie profiteerde volop van



In 1990 onderging het model een lichte restyling.

Volvo's voortdurende ontwikkelingswerk op het gebied van de veiligheid en was onder andere uitgerust met het SIPS-systeem (Side Impact Protection System) dat de krachten die bij een aanrijding in de flank vrijkomen opvangt en van het inzittendencompartiment wegvoert.

### Een nieuw kwaliteitsbewakingssysteem

Bij de productie van de 700-serie begon Volvo met de toepassing van een nieuw kwaliteitsbewakingssysteem waarbij op gezette tijden een auto uit de productielijn



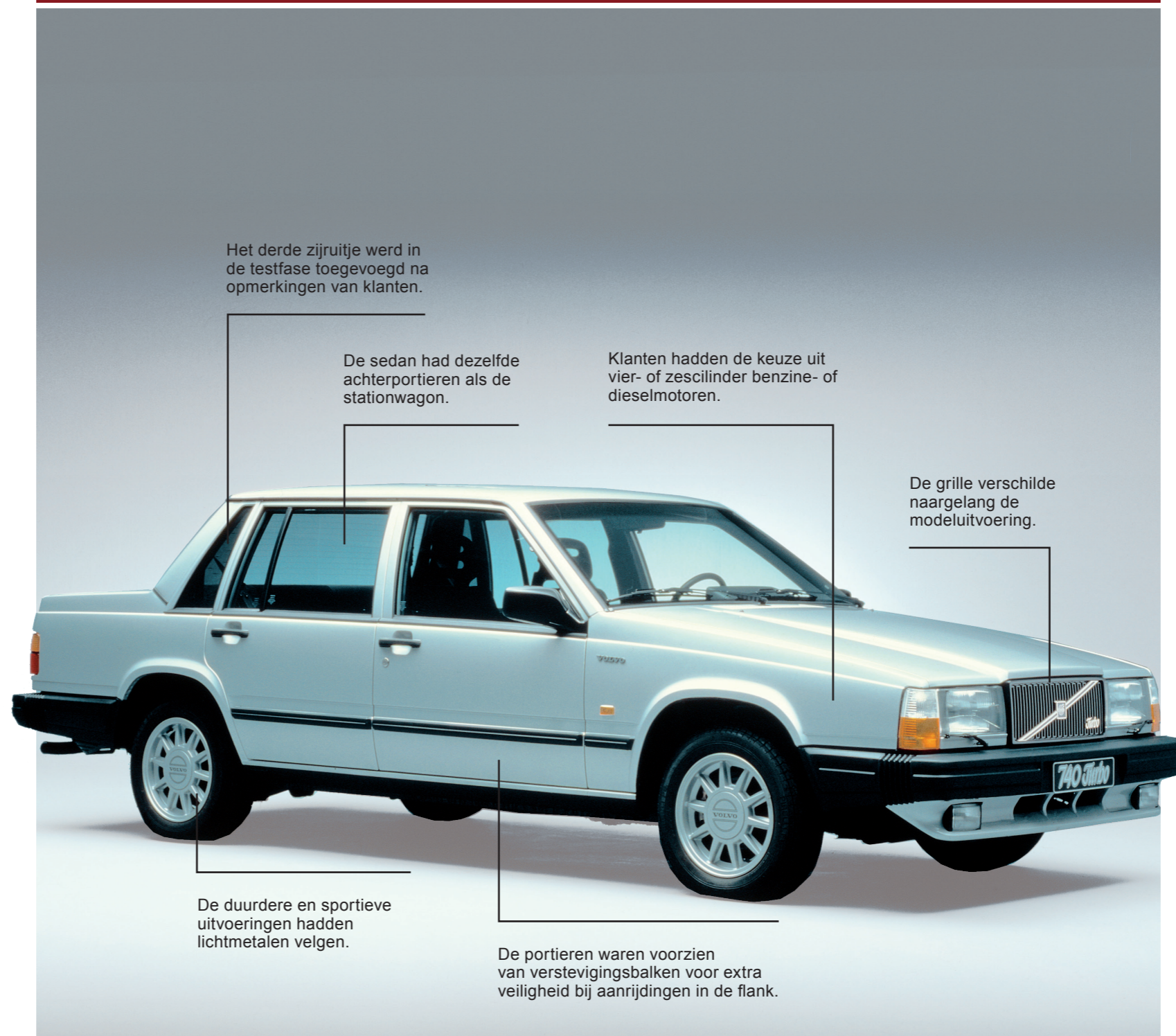
De 940 was in feite een grondig herziene en verbeterde versie van zijn voorganger, de 740.

werd genomen om volledig te worden gecontroleerd. De werknemers kregen voortaan een kwaliteitspremie die proportioneel was gerelateerd aan het aantal auto's dat de test met succes doorstond.

### Intercontinentale productie

Evenals hun voorgangers werden de Volvo's 740 en 760 ook buiten Zweden gebouwd: in Volvo's Canadese fabriek in Halifax, Nova Scotia, in Melbourne in Australië en in het Belgische Gent. Na een productie van zo'n 1,4 miljoen exemplaren viel in 1992 het doek. De serie werd opgevolgd door de 940 en 960, maar ook door de nieuwe voorwielaangedreven 850, de stamvader van de latere S70/V70. De 960 werd bij een laatste facelift in 1998 omgedoopt tot S90/V90.

## Volvo 740 Turbo in detail



Het derde zijruitje werd in de testfase toegevoegd na opmerkingen van klanten.

De sedan had dezelfde achterportieren als de stationwagon.

Klanten hadden de keuze uit vier- of zescilinder benzine- of dieselmotoren.

De grille verschilde naargelang de modeluitvoering.

De duurdere en sportieve uitvoeringen hadden lichtmetalen velgen.

De portieren waren voorzien van verstevigingsbalken voor extra veiligheid bij aanrijdingen in de flank.

## TECHNISCHE GEGEVENS

### VOLVO 740 TURBO

#### Motor

Type	Viercilinders in lijn
Plaatsing	In lengterichting, voorin
Brandstof	Benzine
Cilinderinhoud	2316 cm <sup>3</sup>
Boring x slag	96 x 80 mm
Compressie	9:1
Klepbediening	Bovenliggende nokkenas
Brandstofvoorziening	Elektronische injectie
Vermogen	182 pk (133 kW) bij 5800 t/min

#### Transmissie

Aandrijving	Op achterwielen
Versnellingsbak	Handgeschakelde vierversnellingsbak met overdrive, viertraps automaat als optie

#### Carrosserievarianten

Vierdeurs sedan
Vijfdeurs stationwagon

#### Chassis

Stuurinrichting	Tandheugelsysteem
Voorwielophanging	MacPherson-veerpoten
Achterwielophanging	Starre as, schroefveren
Remmen voor	Schijven
Remmen achter	Schijven
Banden voor	195/60 R15
Banden achter	195/60 R15

#### Afmetingen

Lengte	4785 mm
Breedte	1760 mm
Hoogte	1410 mm
Wielbasis	2770 mm
Spoorbreedte voor	1460 mm
Spoorbreedte achter	1460 mm
Gewicht	1346 kg
Inhoud brandstoftank	82 liter

#### Prestaties

Topsnelheid	204 km/h
Specifiek vermogen	78,6 pk/liter
0-100 km/h	8,5 sec.

Productieaantal	1.430.000 (alle modellen samen)
-----------------	------------------------------------