

Tijd voor vernieuwing

Eind jaren 1980 was Volvo volop bezig met de vernieuwing van zijn modelaanbod. Omdat de trouwe klantenkring de introductie van voorwielaandrijving op de 400-serie probleemloos had geaccepteerd, durfde het management deze technische stap voorwaarts ook door te voeren op de nieuwe middenklasser waaraan druk werd gewerkt: de 850. Maar voorlopig moest men het nog even doen met de 700-serie, die daartoe in 1988 een technische update kreeg. Besloten werd zowel de neus als de achterpartij een moderner aanzien te geven, waardoor het onderscheid tussen het uiterlijk van de viercilinder 740 en dat van de zescilinder 760 geprononceerder werd.

Naamswijziging

Voor modeljaar 1991 werd de serie nogmaals ingrijpend onder handen genomen. Tevens veranderde de typeaanduiding van 700 in 900. Van de sedan werden het front en de achterpartij herzien, terwijl voor de stationwagon

een facelift voldoende werd geacht. De 780 coupé kreeg geen opfrisbeurt en verdween uit het programma: de laatste exemplaren liepen in 1991 van de band. Pas met de komst van de C70 coupé in 1997 zou dit model weer een opvolger krijgen.

Meer veiligheidsvoorzieningen

De naamswijziging leidde ertoe dat de auto eveneens hoger in de markt werd gepositioneerd, waarbij de uiterlijke verschillen tussen de vier- en de zescilindermodellen weer grotendeels verdwenen. Het belangrijkste punt waarop de exclusieve 960 zich van de met twee cilinders minder bedeelde 940 onderscheidde, was zijn verchromde grille. Beide modellen werden jaarlijks verbeterd en ook het interieur werd volledig herzien. Bij al deze updates werd het pakket aan veiligheidsvoorzieningen steeds verder uitgebreid, bijvoorbeeld met de gordelspanners die in 1992 hun intrede deden.

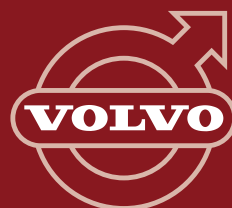
CERTIFICAAT VAN ECHTHEID

Volvo 960

Dit certificaat van echtheid garandeert dat de door Editions Atlas gefabriceerde Volvo 960 een exacte kopie in de schaal 1:43 is van het oorspronkelijke model uit 1995.

8 506 336

© MMXIV Editions Atlas, Encyclopedie Iyer system. Not to be sold separately. Printed in EU. Photos © Volvo car Corporation CS 507 336



Volvo 960



EDITIONS
ATLAS
Collections

Nieuwe restyling

Voor 1995 onderging de 960 opnieuw een restyling, dit keer met de bedoeling zijn status als Volvo's vlaggenschip te bevestigen. Daarnaast werden verlengde en speciale versies aangeboden, waaronder ambulances en lijkwagens. Die werden doorgaans



De eerste 760 kenmerkte zich door extreem hoekige lijnen.

in opdracht van de fabriek door de Zweedse carrosseriebouwer Nilsson omgebouwd. Uiterlijk was deze nieuwe 960 onder meer herkenbaar aan zijn iets vloeiender vormgegeven neus, de in carrosseriekleur gespoten bumpers en een luxueuzer interieur. De minder exclusieve 940-modellen bleven ongewijzigd en werden geleidelijk vervangen door de in 1992 geïntroduceerde 850.

ten. Noodgedwongen besloot men de 900-serie gefaseerd te moderniseren, ondanks zijn inmiddels sterk verouderde technische basis.

Volvo's modulaire motor

Zo kreeg de 900-serie ook de modulaire motor die was ontwikkeld voor de nieuwe 850. Dit nieuwe lichtmetalen blok werd gebouwd in een versie van vier, vijf en zes cilinders. Na zijn debuut als B52-vijfcilinder in de 850 kwam deze krachtbron als B42-viercilinder voor de S40/V40 en als B62-zescilinder voor de 960 beschikbaar. Afhankelijk van de marktspecifieke voorkeuren en wettelijke eisen verschenen er talloze varianten van deze motor, al dan niet voorzien van een turbocompressor of gekoppeld aan een handgeschakelde of automatische versnellingsbak.



De 960 Estate was een voorloper van de luxe stationwagon die alle topmerken in hun programma hebben.

Geen geld voor een opvolger

De 850 was compleet nieuw en onderscheidde zich door een voor die tijd zeer vooruitstrevende veiligheidsuitrusting. Helaas had de ontwikkeling van deze voorwielaangedreven grote middenklasser met vijfcilindermotor Volvo's budget zo goed als opgeslokt, waardoor het de autobouwer aan financiële middelen ontbrak om een project voor een nieuw topmodel op stapel te zet-



Bij de laatste 760 waren de scherpste kantjes van het hoekige design verdwenen.

Volvo 940 USA



De 940 onderscheidde zich van de 960 door zijn minder exclusieve grille en niet in carrosseriekleur gespoten bumpers.

Europese Volvo-liefhebbers op bezoek in de Verenigde Staten kunnen daar, soms tot hun verbazing, een vrij merkwaardige variant van de 940 sedan zien rijden. Van achteren gezien gaat het om een gewone 940, maar de schijn bedriegt, want aan de voorkant hebben deze auto's de neus van de laatste 740 uit 1991. Kennelijk was het ook voor een relatief kleine fabrikant als Volvo lonend om modellen



De achterzijde van de stationwagon verschilde nauwelijks van die van de 700-serie.

niet alleen aan te passen aan de markt-specifieke wettelijke vereisten, maar ze eveneens af te stemmen op afwijkende voorkeuren van het publiek in de verschillende afzetlanden.

Nieuw naamsysteem

Drie jaar na de presentatie van de 850 presenteerde Volvo in 1995 zijn nieuwe kleine middenklassers S40 sedan en V40 stationwagon. Met deze nieuwe modellen zette de Zweedse autobouwer de met de 850 ingezette omslag in de designrichting voort en werd ook een nieuw typeaanduidingssysteem geïntroduceerd. De 850 werd in dit kader omgedoopt tot S70 en V70, terwijl de 960 voortaan door het leven ging als S90 en V90. In navolging van de 240 aan het einde van diens loopbaan, beëindigde de 940 zijn carrière onder de naam 'Polar'.

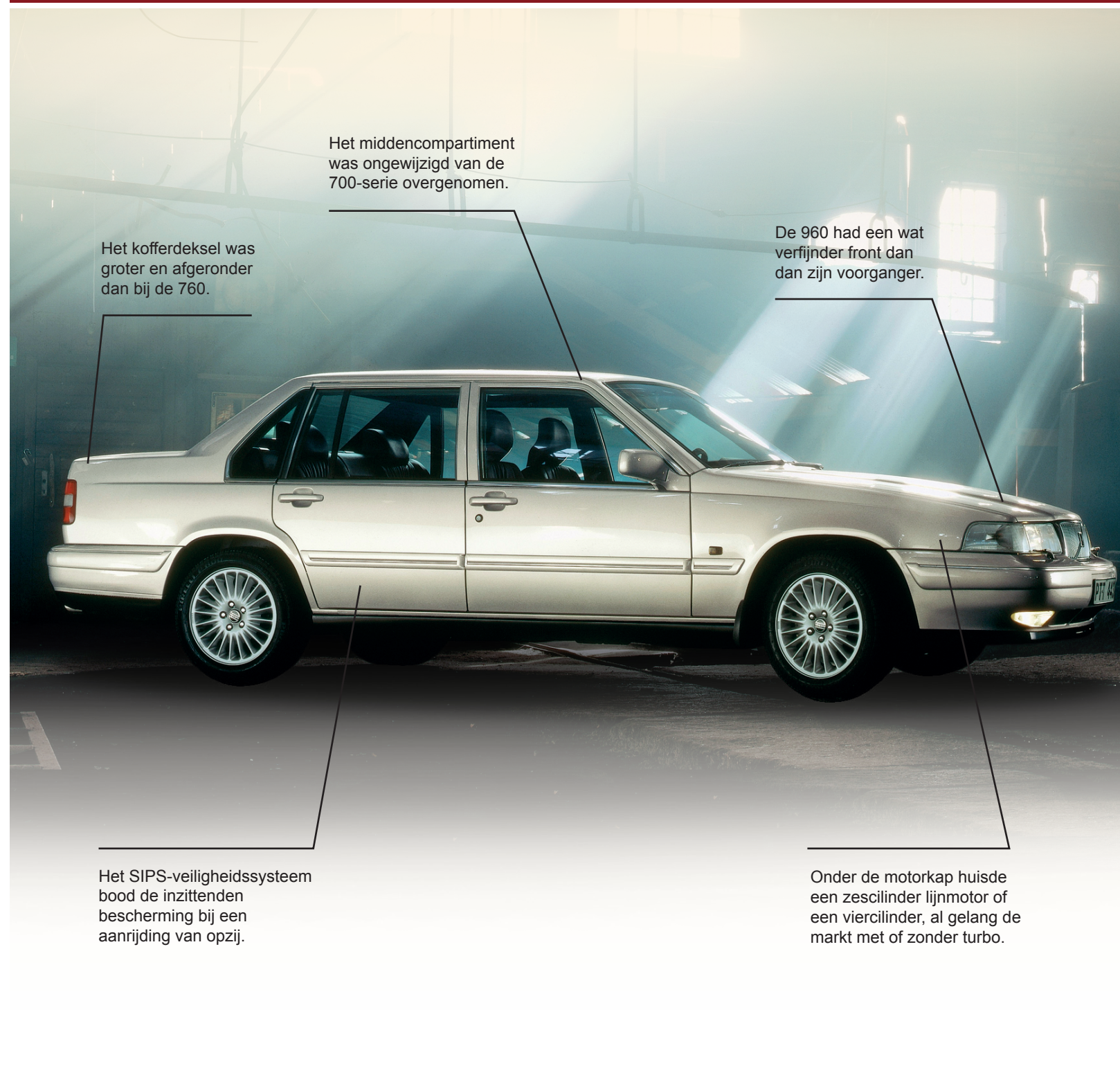


Aan het einde van zijn loopbaan werd de 960 sedan omgedoopt tot S90.

Lange carrière

Toen de 700-serie met zijn rechte lijnen en hoekige vormen in 1983 op de markt kwam, waren er maar weinig kenners die zo'n lange carrière voor de auto in het vooruitzicht zagen. Maar – en dat geldt nog steeds – met voortdurende technische verbeteringen en uiterlijke aanpassingen weet Volvo zijn modellen vaak lang actueel te houden. Als laatste Volvo's met achterwielaandrijving werden de S90 en V90 nog tot 1998 verkocht. Als directe nazaten van de 700-serie werden ze daarna afgelost door de S80, die grotendeels op de ECC-conceptauto was gebaseerd.

Volvo 960 in detail



Het middencompartiment was ongewijzigd van de 700-serie overgenomen.

Het kofferdeksel was groter en afgeronder dan bij de 760.

De 960 had een wat verfijnder front dan zijn voorganger.

Het SIPS-veiligheidssysteem bood de inzittenden bescherming bij een aanrijding van opzij.

Onder de motorkap huisde een zescilinder lijnmotor of een viercilinder, al gelang de markt met of zonder turbo.

TECHNISCHE GEGEVENS

VOLVO 960

Motor

| | |
|----------------------|---|
| Type | Zescilinder lijnmotor |
| Plaatsing | In lengterichting, voorin |
| Brandstof | Benzine |
| Cilinderinhoud | 2922 cm ³ |
| Boring x slag | 83 x 90 mm |
| Compressie | 10,7:1 |
| Klepbediening | Dubbele bovenliggende nokkenas |
| Brandstofvoorziening | Bosch Motronic elektronisch motor-managementsysteem |
| Vermogen | 204 pk (150 kW) bij 6000 t/min |

Transmissie

| | |
|-----------------|--|
| Aandrijving | Op achterwielen |
| Versnellingsbak | Handgeschakelde vijfversnellingsbak of viertrapsautomaat |

Carrosserievarianten

| |
|------------------------|
| Vierdeurs sedan |
| Vijfdeurs stationwagon |

Chassis

| | |
|---------------------|------------------------|
| Stuurinrichting | Tandheugelsysteem |
| Voorwielophanging | MacPherson-veerpoten |
| Achterwielophanging | Multilink |
| Remmen voor | Geventileerde schijven |
| Remmen achter | Schijven |
| Banden voor | 195/65 VR15 |
| Banden achter | 195/65 VR15 |

Afmetingen

| | |
|----------------------|----------|
| Lengte | 4870 mm |
| Breedte | 1750 mm |
| Hoogte | 1420 mm |
| Wielbasis | 2770 mm |
| Spoorbreedte voor | 1420 mm |
| Spoorbreedte achter | 1350 mm |
| Gewicht | 1544 kg |
| Inhoud brandstoftank | 80 liter |

Prestaties

| | |
|--------------------|--------------------------------|
| Topsnelheid | 213 km/h |
| Specifiek vermogen | 69,8 pk/liter |
| 0-100 km/h | 9,2 sec. |
| Productieaantal | 154.329 (totaal alle modellen) |