

HASZNÁLT AUTÓ



Nagypályás

A 7-es sorozatból elsőként a gazdagabb felszereltségű 760-ast dobták piacra a svédek 1982-ben. A 760-as-hoz kezdetben egy 2,3 literes, négyhengeres, 173 lóerős, turbós benzínt, egy szerényebb teljesítményű (156 lóerős), 2,8-as, szintén benzines V6-ost, egy 2,4 literes soros hathengeres, 82 lovas szívódízelt és egy ugyanilyen felépítésű és hengerűrtartalmú, 110

Ajánlott motorok:

a befecskendezős, katalizátoros, négyhengeres benzinesek és az erősebb turbódízel.

SVÉD ARCÉL

Volvo 740/760



Az autó biztonságosságát bizonyítja, hogy mindössze ennyi látszik abból a balesetből, amikor 60 km/h-s sebességgel beleszaladt hátulról egy Suzuki



lóerős turbódízelt lehetett rendelni. A következő fontosabb állomást a gyengébb motorokkal szerelt és valamivel egyszerűbb kivitelű 740-es megjelenése jelentette. Ezt a sorozatot egyedül a 760-asból már ismert 2,3 literes benzinessel kínálták, turbó nélkül, 140 lóerővel. 1985-ben meglehetősen nagy moz-

Meglehetősen idős kora ellenére még nem rozsdásodik a karosszéria, csupán néhány „külső behatás” nyoma éktelenkedik rajta

Szerviztapasztalatok

Nagy Sándor, Auto Valent British Motors Kft.

A 7-es sorozatú Volvók a gyártás kezdetétől eltelt meglehetősen hosszú idő alatt nagyon kiforrottá váltak. A karosszéria a megfelelő felületkezelés miatt még tíz év felett is korróziómentes, természetesen csak akkor, ha az esetleges sérüléseket a gyári előírásoknak megfelelően javították ki. A első évjárat dízelmotoros szériájánál a megfelelő fűtés érdekében túlméretezték a hűtőt, ami gyakran eltörte az ehhez csatlakozó felső csöveket, de ezen hamar módosítottak. A porlasztós motorok szinte hibamentesek, a befecskendezőöknél viszont gyakran előfordul, hogy eltörnek az úgynevezett O-ring, amely elsőre óriási hibának látszik, pedig ez az O-ring egy alig néhány száz forintos műanyag tömítés, amit kicserélni sem ördögösség, de a hozzá nem értő tulajdonost sokszor átetik emiatt, s más hibákra hivatkozva óriási szervizszámlát produkálnak az olcsóbbnak vélt házi barkácsműhelyek. A fékek esetében érdemes megjegyezni, hogy négy év elteltével futásteljesítménytől függetlenül célszerű tárcsát cserélni, mert azok hajlamosak a korrózióra. A hidraulikus kuplunggal felszerelt változatokkal előfordulhat, hogy az alsó munkahengernél szívárog az olaj, ezt érdemes gyorsan megjavíttatni, hisz azzal megelőzhető a tárcsa idő előtti kopása. Összességében a 7-es sorozatú Volvók nagyon jó konstrukciónak bizonyultak, megfelelő karbantartással a benzinesek 250 ezer, a dízelek pedig akár 300 ezer kilométert is lefutnak nagyobb javítás nélkül.



Előnyök

- tartós motorok és karosszéria,
- gazdag alapfelszereltség (760),
- gazdaságos dízelmotorok.



Hátrányok

- magas vételár,
- a korai évjáratok kevésbé megbízhatóak,
- magas fogyasztású V6-osok.



A Volvo név hallatán még a laikusoknak is azonnal beugrik a szó: biztonság. E kedvező image-hez nem kis mértékben járult hozzá a gyár 740/760-as sorozata. A modell bemutatkozása óta eltelt időben persze még egy kedvező tulajdonságra fény derült, ez pedig a 7-esek rendkívüli tartóssága. Így tehát sokan döntenek e típus mellett, ha használt autót szeretnének vásárolni. Az egyetlen visszatartó erő legfeljebb a vételár lehet, ami bizony még a korosabb példányok esetében is meglehetősen magas.

A tulajdonos véleménye

Kelemen György üzleti vezető

- Nekem egy '84-es évjáratú, turbódízel motoros 760-as Volvóm van. Másfél éve vásároltam, akkor 145 ezer kilométer volt az órájában, én eddig nagyjából 50 ezret mentem vele. Előtte egy VW Golf III-asom volt, azzal sajnos volt egy csúnya balesetem, s ezután a kellemetlen élmény után döntöttem úgy, hogy egy biztonságos, nagy kocsi vásárolok magamnak. Eddig úgy tűnik, hogy bejött, hiszen meglehetősen idős kora ellenére alig volt vele problémám. Jóllehet, van egy-két horpadás, nyomódás a karosszérián, a lemezek mégsem rozsdásodnak. A műanyag műszerfal a napfény hatására megrepedt, az overdrive kapcsolója egyszer a kezemben maradt, néha nem működik a bal hátsó elektromos ablakemelő sem, ám ezektől az apróbb hibáktól eltekintve nagyon meg vagyok elégedve a Volvóval. Különösen az tetszik benne, hogy rendkívüli biztonságérzetet nyújt számomra a koci vezetése, miközben viszonylag keveset fogyaszt, állandó klimahasználattal átlagosan 8-10 liter. A 760-asok egyébként tele vannak extrákkal, a különféle elektromos mozgatású berendezések mellett télen nagyon hasznos – főként, ha visszagondolunk az elmúlt évek kemény teleire – a fűthető első ülés. Összességében azoknak ajánlom ezt a típust, akiknek fontos a biztonság, akik elviselnek néhány jelentéktelen, bár kissé bosszantó hibát, inkább országúton, mint városban akarják használni. Egy ekkora autónak ugyanis nem könnyű megfelelő méretű parkolóhelyet találni.



Ugyanakkor a teljesítményskála legalsó képviselő 82 lovas szívódízel is megörökölte az öcsike. A következő modellévben a 740-est is gyártották kombiként, a turbó kivételével a limuzin összes motorjával meg lehetett rendelni az óriási rakterű járművet. 1987-ben szinte mindegyik benzines katalizátorral is kérhették a vásárlók, ennek megfelelően azok teljesítménye valamelyest mérséklődött, és a kombi is megkapta a turbót. Egy évvel később a nagyobbik turbódízel erejét toldották meg 12 lóerővel. 1989-ben ismét a jó öreg 2,3 literes Otto-motorhoz nyúltak hozzá, az erőforrás 16 szelepes hengerfejjel 159 lóerőre izmosodott, de programban maradtak a nyolcszelepes verziók is. A '90-es gyártási évben a motorkínálat csúcsát jelentő vadonatúj 2 literes, 16 szelepes, turbófeltöltős, 200 lóerős benzines fejlesztették ki a Volvo mérnökei, de párhuzamosan a 2,3-as turbót is élet-

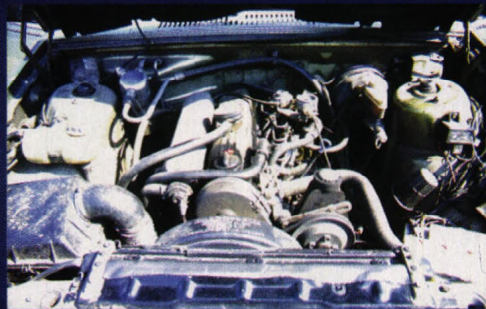
A motortérben uralkodó kosztréteg megtévesztő, az erőforrás 193 ezer kilométer

megtétele után is kifogástalanul működik

ben tartották. A 7-es sorozat utódmodelljei 1991-ben jelentek meg, de csak a 760-as gyártását szüntették be, a 740-eseket „Polar” néven mind a mai napig ontják a Volvo üzemei, motorválasztékuk a 940-esekével egyezik meg.

- bod -

Fotó: Balogh Róbert



változtat, a kiindulópontot jelentő befejező teljesítményét 9 lóerővel redukálták, a turbóból viszont ugyanennyi pluszt csalogattak elő, amelyet a nagyobb testvérhez hasonlóan a 740-esbe is beépítettek.

ben tartották. A 7-es sorozat utódmodelljei 1991-ben jelentek meg, de csak a 760-as gyártását szüntették be, a 740-eseket „Polar” néven mind a mai napig ontják a Volvo üzemei, motorválasztékuk a 940-esekével egyezik meg.

- bod -

Fotó: Balogh Róbert

Műszaki adatok

MOTOR

Benzinesek: 1986 cm³ S4 inj. kat. 121 LE ('91-), 1986 cm³ S4 16V inj. turbó kat. 200 LE ('90-'91), 1986 cm³ S4 16V inj. turbó kat. 190 LE ('91-) 2316 cm³ S4 porl. 114 LE ('85-), 2316 cm³ S4 inj. 131 LE ('85-), 2316 cm³ S4 inj. kat. 116 LE ('85-), 2316 cm³ S4 inj. 140 LE ('84-'85), 2316 cm³ S4 16V inj. kat. 159 LE ('89-'90), 2316 cm³ S4 16V inj. kat. 155 LE ('90-), kombi megjelölés: (760) 1985-ben, (740) 1986-ban/ 2316 cm³ S4 inj. turbó 173 LE ('82-'85), 2316 cm³ S4 inj. turbó 182 LE ('85-), 2316 S4 inj. turbó kat. 162 LE ('86-'88), 2316 cm³ S4 inj. turbó kat. 156 LE ('88-'90), 2316 cm³ S4 inj. turbó 170 LE ('90-'91), 2316 cm³ S4 inj. turbó kat. 165 LE ('90-), 2849 cm³ V6, inj. 156 LE ('82-'88), 2849 cm³ V6 inj. 170 LE ('88-'91).
Dízelek: 2383 cm³ S6 82 LE ('82-'91), 2383 cm³ S6 turbó 110 LE ('82-'88), 2383 cm³ S6 turbó 122 LE ('88-'91).

ERŐÁTVITEL

Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, négy- vagy ötfokozatú kézi váltó (a négyfokozatú kézi váltó overdrive-vel), ill. négyfokozatú automatikus sebességváltó, hátsókerékajítás.

FELÉPÍTÉS

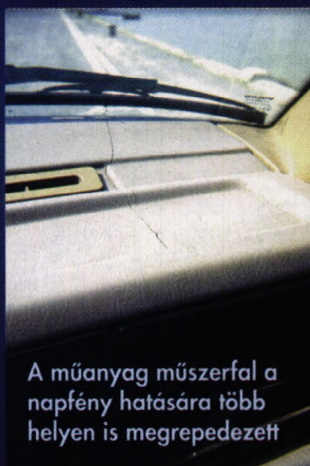
Önhordó acélkarosszéria, négyajtós limuzin, ill. ötajtós kombi kivitelben, motorok elöl, hosszabban beépítve.

MÉRETEK, TÖMEGEK

Tengelytáv: 2770 mm.
Hosszúság/szélesség/magasság: 4785/1750/1410 (limuzin), 1430 (kombi) mm.
Csomagterfogat: 485 l (limuzin), 990-2120 l (kombi).
Üzemanyagtartály terfogat: 60 l (740), 82 l (760).

MENETTELJELTÉSEK

Végsebesség: 155-213 km/h.
Gyorsulás (0-100 km/h-ra): 17,5-8 s.
Fogyasztás (ECE-norma): 8-11,6 l.



A műanyag műszerfal a napfény hatására több helyen is megrepedett

gást lehetett tapasztalni a 7-es szériánál. A legjelentősebb újdonságot a 760-as kombi debütálása jelentette, emellett átdolgozták 740-es 2,3 literes benzinesét is, pontosabban kihozták az erőforrás 114 lovas, porlasztós

Ártrend						
Gyártási év	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Ár (Ezer Ft)	500-530	525-590	580-670	660-790	795-950	900-1150

Alkatrészárak*

	Első lökhárító	Hátsó lökhárító	Első fényoszóró	Hátsó lámpa	Első szélvédő	Vízűtő	Vízpumpa	
Gyári	142 650**	74 060**	50 050	39 590	106 430	65 070	52 100	
Bírnér Hungária Kft.	31 705	-	-	-	22 938	-	7 251	
Bontott	30 000**	30 000**	21 000	14 000	16 000	20 000	***	
	Hátsó kipufogódob	Első tárcsa-fékbetét szett	Hátsó dob-fékbetét szett	Első féktárcsa	Első kerékcsapágy	Hátsó kerékcsapágy	Első lengéscsillapító	Hátsó lengéscsillapító
Gyári	53 380	23 460	17 020	42 550	23 460	13 600	26 910	18 950
Bírnér Hungária Kft.	59 475**	4 689	3 604	7 251	20 476	13 406	11 809	9 133
Bontott	10 000	***	***	***	***	***	***	***

* Az ártáblában szereplő adatok egy '91-es évjáratú 740-es 2 literes benzínmotorral szerelt típusra vonatkoznak. ** = Komplette egység. *** = Nem tanácsos bontottan megvásárolni.