

A 80-as évek közepén az amerikai középosztály körében divott az a szokás, miszerint a nyugdíjba vonuló polgár Floridába, vagy ha lázadóbb szellemű volt, Kaliforniába költözött és vett egy Volvót, hogy attól kezdve ne kelljen se költöznie, se évente új autót vásárolnia, hanem a munka miatt állandó változásban eltöltött fárasztó évek után végre nyugalomban élhessen. Nos, a Volvo megtervezte és egy évtizeden keresztül gyártotta is a tökéletes nyugalom mintaképeit, a 700-asokat. Az aktív-passzív biztonság terén különösen kiemelkedik a nagy Volvo, a svédek korukat megelőzve építették a még mai szemmel is védelmezőnek számító



A nagyméretű lámpatesteknek saját mosó-töröl berendezése van

karosszériát, egészen kiváló minőségű alapanyagokból. Igaz, akkoriban még túlsúlyosnak számított a másfél tonna körüli tömeg. Viszont sokakat éppen az nyugtatott meg, ha tudták, hogy nem sajnálták ki az anyagot a négy tárcsafékkal eredményesen lassítható autóból.



Az elmúlt 13 év alatt a kárpitok ugyan elkoszolódtak, de sehol sem szakadozott a textil, a műanyagok sem zörögnek, na és az ülések tömése sem ereszkedett meg

Modelltörténet

Az amerikai piac igényeinek felmérése nyomán a hetvenes évek közepén Svédországban nekiláttak a 200-as szériát felváltó modell tervezésének. Az újdonságot végül 1982 februárjában mutatták be a nagyérdeműnek. Az öthengeres motorkinálattal egy kélliteres benzines (114 LE) nyitotta, majd a 2,3-asok következtek szívó (115-131 LE) és turbó (173 LE) változatban, ezek fölött álltak a hathengeresek 2,5 (135 LE) és 3 (156 LE) literes lökettérfogattal. Az öngyújtósok hiveinek a VW-csoporttól átvett, majd a Volvónál átdolgozott 2,4 literes, soros, hathengeres dízeleket kínálták atmoszferikus (82 LE) vagy turbós (110 LE) verzióban.

1984-ben módosították a turbódízelen, melynek legnagyobb teljesítménye így egy „lóval” csökkent. A következő év elején dobták piacra a hétszázás kombit, a 2,3-as turbót pedig 9 „pacival” izmosították, majd Genfben debütált a kimondottan az észak-amerikai piacra szánt 780-as, azaz a Bertone által tervezett kupé. Ennek hajtását a 2,5-ös hathengeresre bízták, melynek teljesítménye – a feltöltésnek köszönhetően – elérte a 165 lóerőt. Még az év végén megkezdtek a kétajtós 2,4-es, 129 lovas, köztes töltőlevegő-hűtővel is felszerelt turbódízel változatának gyártását.

1986-tól a négy- és ötajtósokba is beszerelték a jobb töltéviszonyoknak köszönhetően nagyobb teljesítményű, 122 lóerős turbódízelt. Még ez évben, a párizsi szalonon mutatták be a szokásos 277 centiméterről 357 centiméterre hosszabbított tengelytávú, kimondottan reprezentációs célokra szánt, hétüléses Limousine-t.

1987 őszén felvarrták a 760-as orr- és farrészét, továbbá az exportra szánt modellek közül is megjelent a kélliteres erőforrás négyselepes – és annak feltöltött – változata.

1990-ben indították útjára a megoldásaiban gyakorlatilag teljesen a hétszázásra épülő 940/960-as szériát. Az új modell elbűcsúztatta a 760-asokat, ám a 740-esek még évekig gyártásban maradtak. Később a már csak egyes piacokon, Polar típusnéven kínált kétszázás kombi helyét vette át a szintén Polárra keresztelt 740-es kombi.

HASZNÁLT AUTÓ



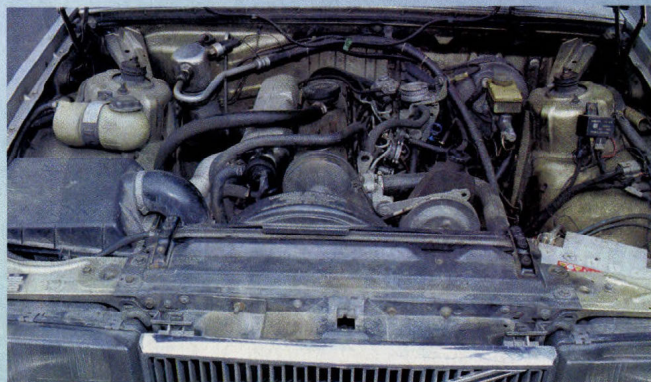
Guruló

Ártrend

A már tinédzserkoruk végét taposó 740-es (a 760-asak magasabb felszereltségük miatt valamivel drágábbak) Volvók kezdő ára úgy 250-550

ezer forint körül mozog, de ezekkel jobb nem bajlódni, ugyanis a többségük elhanyagolt állapotban van. A ritkán előforduló megkímélt és karbantartott példányok vételára – stílusosan – 740 ezer forint körül kezdődik, ennyiért egy kb. 10 éves példányt lehet vásárolni. Igazán jó

A szögletes műszerfal elemeit és a kormánykereket a nagyobb passzív biztonság érdekében már akkor vastagon párnázták. A kialakítás egyetlen hibája, hogy az elakadásjelző gombját a bal bájuszkapcsoló fölé helyezték



A hathengeres dízel már akkor is a VW-csoporttól igazolt át a Volvóhoz



A tagolt kialakítású, ám ötszáz literes poggyásztér megpakolásakor a magas hátfal miatt a padlószint fölé kell emelni a csomagokat. A hosszabb tárgyak (síléc) szállítását az utaskabinra néző, használaton kívül zárható nyílás segíti

A tulajdonos véleménye

Tódor Jenő szerszámkészítő,
Volvo 760 GLE 2.4 TD (1986),
km-óra állása: 265 825.

- A régi álmom, hogy egyszer egy hétszáz-as Volvo tulajdonosa lehessen, két évvel ezelőtt teljesült. Miután a házunk elől ellopják az Audi Coupémat, nekiláttam, hogy kerítsek egy 760-ast. A hirdetéseket böngészve bebizonyosodott, hogy hazánkban ritka típusnak számít, de én mégis találtam egy megkímélt példányt. Még a vásárlás előtt egy szakszervizben átnéztetem a választottamat (a kompresszió megegyezett az újéval), majd utána óvatosságból lecseréltettem mind az öt szíjat, nemrégiben pedig az előregegyezett vákuumpumpát. Egyébként hibátlanul muzsikált a szervizt továbbra is jól nevelten, időben látogató masina. Kényelmesen, gyorsan és elégedetten utazom vele szinte az országban, miközben bekapcsolt légkondicionáló mellett is 8 liter alatt marad a hathengeres dízel étvágya. Külön erénye az 1470 kilogrammos autónak, hogy a hó borította utakon is – igaz, téli gumikkal – tökéletesen irányíthatónak bizonyul.



hasáb

Szerviztapasztalatok

Szörcei Zoltán munkafellevő, Volvo Ivanics Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.:

- A legtöbb hétszáz-as nagyon elhanyagolt állapotban van, különösen igaz ez a dízel erőforrással szerelt példányokra. Ráadásul az utóbbiak zömét Olaszországból importálták használtan, mégpedig úgy, hogy a kopásokból, elhasználódottságból valószínűsíthető futott kilométereknek sokszor még a felét sem mutatja a kilométeróra. Pedig megérné rendszeresen szervizeltetni még az öreg Volvókat is, hiszen úgy kiemelkedően hosszú élettartammal lehetne számolni. A gondozott példányoknál is megfigyelhető azonban egy tipikusan előforduló, kimondottan a csapnivalóan rossz hazai utak miatt keletkező hiba: az első futómű hosszkitámasztó szilenteit legkorábban úgy 40 ezer kilométerente kell(ene) cserélni.

A már nagyon sokat futott, elhasznált darabokon előfordulhatnak olajfolyások a kormányoszerv környékén, s szívároghat a vízszivattyú is. A gyári előírások szerint kétfévente illik fagyállót cserélni a hűtőben, továbbá minden 120 ezer kilométer után kellene lecserélni a nem teljesen megoldott hűtési dízelek radiátort, hogy elkerülhető legyen a hengerfejesedés. A német vagy angol gyártmányú, sokat próbált automata váltók sem hibamentesek, az elhasználadott olajban dolgozó kopott mechanizmus téves kapcsolásokkal lepheti meg vezetőjét, a váltóolaj folyásával pedig az overdrive-val szerelt verziókon találkozhatunk. A rozsdásodás nem jelent gondot a kiváló minőségű karosszérián egészen addig, míg meg nem törik a kasznit. Gyakori és szembetűnő meghibásodás, hogy bemattul a fényszóró tükre, a problémát általában nem a gyárinál nagyobb teljesítményű izzó (a 100 wattost még elbírja a fonszor) okozza, hanem az elnagyolt izzócseré, vagy a nagy felülete miatt veszélyeztetett lámpát ért, egészen kis mechanikai sérülés nyomán bejutó, majd bent is maradó nedvesség.

Az olajat kezdetben 7500 km-ként kellett cserélni a turbódízelnél, 10 000-nél pedig a szívódízel és a benzines erőforrás esetében. A korral haladva később a Volvo is felemelte 15 ezerre a benzinesek szervizintervallumát. Ennek ellenére a félreértések és a meghibásodások elkerülése érdekében célszerű, ha minden tulajdonos az üzembe helyezéskor megkezdett gyakorisággal látogatja a kopó alkatrészek cseréjén és a gyárilag előírt javításokon kívül a rendkívül fontos, mindenre kiterjedő átvizsgálásokat is elvégző szakmuhelyeket.

vételt jelenthetnek az utolsó szériák valamelyikébe tartozó, akár már magyarországi üzembe helyezésű darabok – melyeknek értéke elérheti az 1 millió forintot is –, kü-

lönösen a használt autók piacán csak egészen elvétve felbukkanó, öngyújtós erőforrással szerelt kombik.

Bla

Fotó: Branstetter Sándor

MAI AUTÓ

AUTÓS MELLÉKLET

MINDEN CSÜTÖRTÖKÖN

ÉS VASÁRNAP A **mai nap**-BAN!

BENNE:

- Újdonságok, érdekességek
- Aktuális műszaki információk
- Hasznos szakmai tanácsok
- Szakértői és privát vélemények
- Cikkek, interjúk
- Autópiaci kereslet és kínálat

**AZ AUTÓS
MELLÉKLETET
KERESSE
A CSÜTÖRTÖKI
ÉS VASÁRNAPI
MAI NAPBAN!**

