

Az előd árnyékában

Néhány hónappal ezelőtt megemlékeztünk a Volvo 200-as szériájáról. Az autóról, amely a megbízhatóság és elpusztíthatatlanság négykerékű szobra volt és amely még a leváltására szánt 700-as sorozatot is túlélte. Igen, a 700-as képtelen volt átugrani a magasra tett lécet, ettől még persze nagyon jó autó volt, de ahhoz nem elégé, hogy kilépjen a legendás előd árnyékából.

Fogalmazhatunk úgy is, hogy nem a 700-as volt rossz, hanem a 200-as volt túl jó. A vásárlók egyszerűen nem érezték késztetést arra, hogy a jól bevált kedves téglát az új, kevésbé jellegzetes autóra cseréljék. Olyan kritikák is érték a 700-ast, hogy túlságosan hasonlít a korabeli Oldsmobilokra és Buickokra.

Megtévesztő típusjelzések

A 700-ast egyértelműen a 200-as fölé lötték be árban és presztízsben egyaránt. A 760-as volt a luxusváltozat, ezt 1982-ben mutatták be, és két évvel később jött a valamivel visszafogottabb 740-es széria. Az autót ugyanaz a Jan Wilsgaard tervezte, aki a márka korábbi ikonikus modelljeit, mint például a 122 kupét, 144-est, vagy épp a 200-ast. A korábbi modelleknél a típusjelzés második száma többnyire a hengershámra utalt, de a 740-est áruelték hat és négyhengeres motorokkal is, vagyis a szám egyedül a felszereltségre utal. Ezt még megtoldották azzal, hogy az utolsó szám az ajtókat és a karosszéria kialakítását jelölte, vagyis a 744 négyajtós szedán volt, míg a 745 ötajtós kombi. Az elérhető motorok egy része a 200-as szériából érkezett, viszont például a legendás B200T jelű turbómotorra még egy köztes hűtőt is raktak, így a teljesítménye tíz lóerővel emelkedett. Főleg azokon a piacokon volt népszerű, ahol a kétliteresnél nagyobb motorokat súlyosan adóztatták. A másik fejlesztés a B234-es motor volt, ami tulajdonképp a B230-as volt, négyselepes hengerfejjel, elsőként a Volvo palettáján.



A 700-asnál alkalmazott kockaforma hosszú ideig meghatározta a Volvók külsejét

Pusztító 760-as

Műszaki változások 1990-ben történtek még, ekkor a kétliteres és a 2,3 literes turbómotorokba vaskosabb hajtókarokat szereltek, és a Garrett által szállított turbókat lecserélték Mitsubishi-re, mert ezek alacsonyabb fordulaton is nagyobb töltőnyomást állítottak elő. 1988-ban már frissítették a szívómotorok LH Jetronic befecskendezését, ezeket 1990-ben a turbós gépek is megkapták. A típushoz továbbra is elérhető volt a hathengeres szívó- és turbódízel, váltóból pedig négy és

ötsebességes kézi, valamint egy négysebességes automata közül lehetett választani. A 700-as – és a hozzá nagyon hasonló műszaki alapokon nyugvó 900-as – volt a Volvo utolsó hosszmotoros, hátsókerék meghajtású szériája. Az 1982-ben bemutatott 760-assal a Volvo célja az volt, hogy beférkőzzön a presztízmárkák közé. Ahogy arról már a bevezetőben szó volt, több kritika érte a külsőt, például Gordon Murray – aki a McLaren F1 mellett sok legendás gép tervezője – azt írta,



A 700-as széria hozta a Volvótól elvárt minőséget, bár a nagy elődhöz, a 200-ashoz sosem tudott felnőni. Mindez nem az autó hibája, inkább a fogyasztói társadalom megváltozott szokásainak tudható be. Persze az is lehet, hogy a Volvo rájött, hogy a tartós és túltervezett autók nem hoznak kellő hasznot... Az biztos, hogy a 700-as és a hozzá rendkívül hasonló 900-as egy jelentős fejezetet zárt le a gyár történetében, velük ért véget a hátul hajtott kockák története.



hogy túlságosan emlékezteti őt a korabeli amerikai autókra, a motorok teljesítményét pedig kevesellte. A teljesítményt ért kritikák csak addig tartottak, amíg a szaklapok meg nem kapták a 760 turbós változatait, mert azokat a tesztelők már koruk legdinamikusabb és legjobban irányítható négyajtósainak tartották.

A turbós változatok 1984-ben érkeztek meg, egy évvel később pedig elérhetővé tették a kipörgésgátlót, de az ABS már az alapfelszereltség részét képezte. 1988-ra ezt a típust is felfrissítették, több mint kétezer változtatást hajtottak végre rajta, többek közt alumínium gépháztetőt, aerodinamikusabb fényszórókat, állítható kormányoszlopot és elektronikusan vezérelt légkondit kapott a 760-as. Szintén újdonság volt még a független hátsó futómű. Érdekes, hogy a 760-ast két évvel túlélte a polgári 740-es, hiszen a luxusverzió gyártását 1990-ben, míg a szerényebb kiadását 1992-ben függesztették fel. A 760 robosztus felépítése miatt több országban rendőrautóként is futott, sőt, Erich Honecker kormányzati autóként is használta.

Kockából kupét

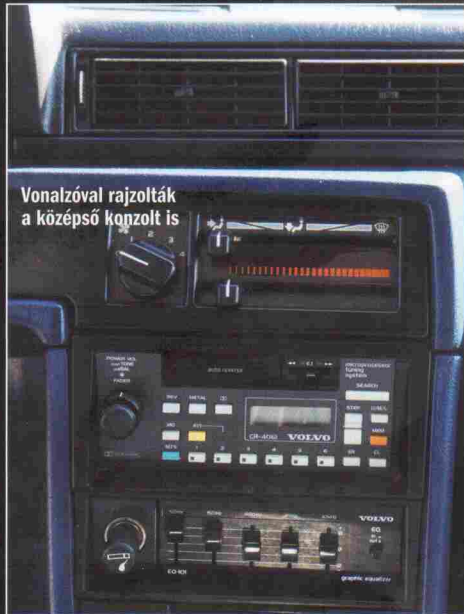
A kevésbé jellegzetes autóból készült egy viszonylag markáns kupé is, amelynek arányait Bertone rajzolta fel, sőt a tervezés mellett a gyártás is Torinóban zajlott. Európában 1986-ban, az Egyesült Államokban 1987-ben mutatták be a 780-ast, amelynek számozása továbbra sem követte a 200-asnál még élő hagyományt. Vagyis a 780-ast nem nyolchengeres motor hajtotta, a 8-as szám arra utalt, hogy egy különleges kiadásról van szó. A

A szedán is tágas, de a kombi méretei elképesztőek





Csak a volán kerek...



Vonalzóval rajzolták a középső konzolt is

motorháztetőt és a csomagtartót is valamivel alacsonyabbra húzták, mint a szedánokon, így finomabb, kiegyensúlyozottabb lett az összkép, és mindenképpen harmonikusabb volt, mint az elődek tekinthető 262C. A kupéba csak az erősebb motorokat kérhették a vevők, így a kétliteres turbótól a 2,8-as V6-osig tartott a paletta, dízeltől pedig csak a 2,4 literes turbódízel sorhatos volt elérhető. Érdekes, hogy eredetileg a PRV motort – a Peugeotot, Renault és a Volvo által közösen fejlesztett 2,5 literes V6-os – szánták bele, ráadásul turbósítva. Ez a motor még a DeLorean DMC-be is bekerült, de sok más európai, sőt, amerikai autóban is feltűnt. A 700-asba végül nem építették be, mert túl sok hőt termelt volna, aminek hatékony elvezetését nem tudták megoldani. A kupé másfél tonnás volt, így nem csoda, hogy a szívó V6-os szerény 150 lóereje nem mozgatta túl dinamikusán, így aztán a B230FT turbómotor feljavított változata is belekerült, eleinte 175, később 188 lóerővel. 1987-ben aztán a kupé is megkapta a független hátsó futóművet és a B204GT motort, amelynek csúcsváltozata már 200 lóerőt adott le a gyártás utolsó éveiben. Ekkor a típust már csak egyszerűen Coupé-nak nevezték, öt év alatt mindössze 8518 darab 780-as készült.



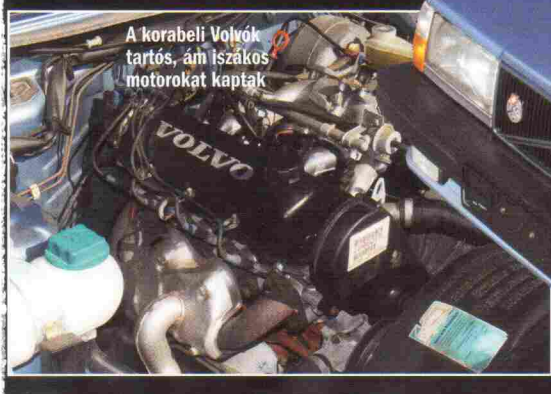
A hatalmas ajtók széfként csukódnak



A 700-as nem éppen áramvonalasságával hódított



A korabeli Volvók tartós, ám iszákos motorokat kaptak



A hátsó differenciálmű miatt magasra került a csomagtartó padlója, de méretére így sem lehetett panasz