



VOLVO 740 SEDAN 1984-1989

ZO GOED ALS NIEUW

DOOR: DOLF PEETERS

Wanneer je van een verstokte oude Volvorijder hoort dat hij een andere Volvo een z.g.a.n. auto met maar heeel weinig kilometers heeft gekocht? Dan is je eerste gedachte niet dat dat een 1986'er met anderhalve ton op de klok is. De Volvo voelt en rijdt nog als nieuw.



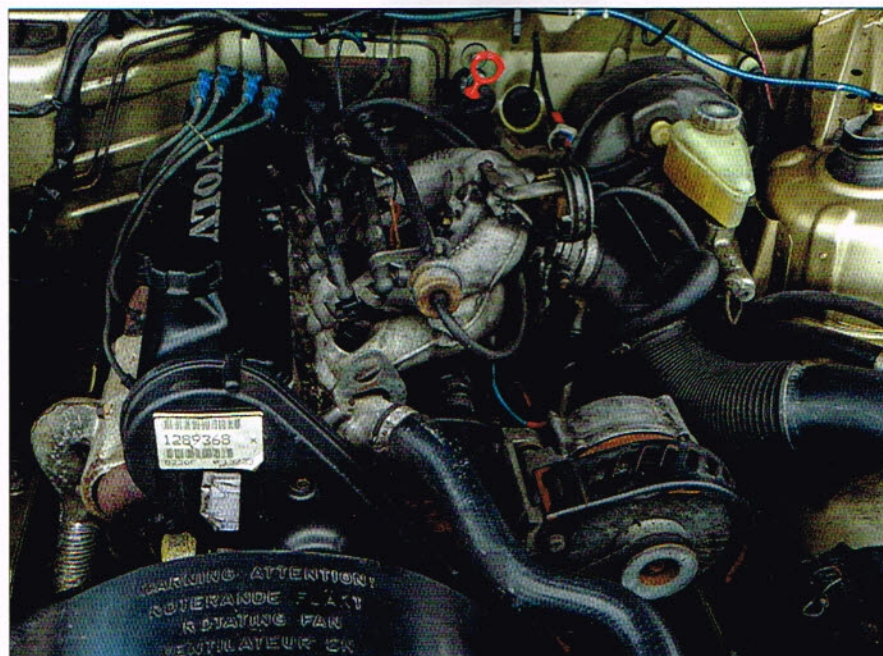
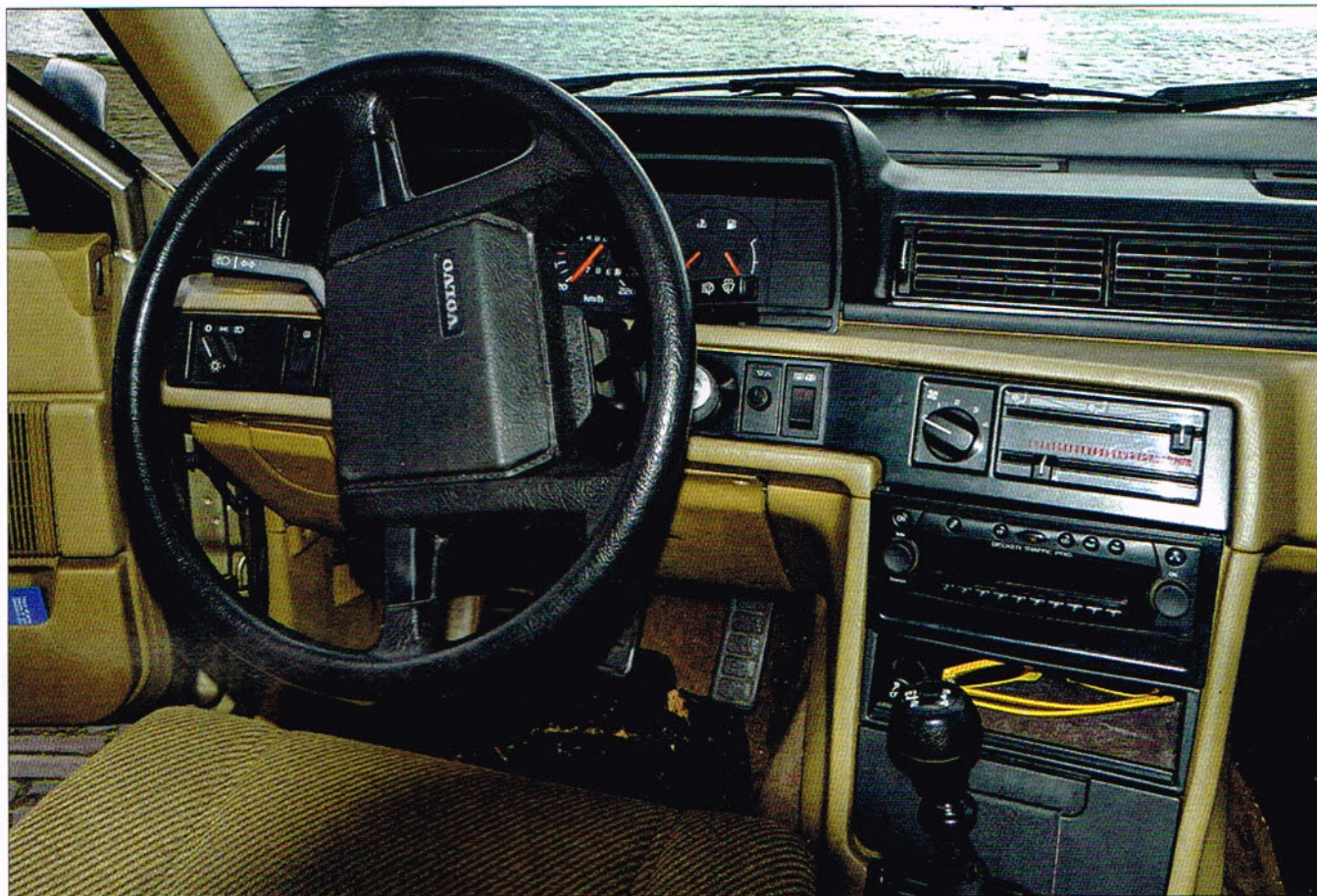
Een auto voor het betere, degelijke zakelijke segment. Intussen hoogst gedateerd, maar de duurzaamheid ten top. "De Laatste Echte Volvo." En dat geldt helemaal voor de verzinkte modellen van na 1986. Vanuit de meest praktische overwegingen waren de stationcar-uitvoeringen in hun begindagen, als occasion, als oude auto, youngtimer en klassieker het meest gewenst. De laadruimte en levensduur van die Volvo's is dan ook bijna pervers. De gewone sedans? Daar was heel weinig vraag naar in de markt voor oudere gebruikte auto's/klassiekers. Ze kosten doorgaans de helft van wat een 240 kost. In zoiets wilden veel mensen later gewoon niet gezien worden. Maar die trend keert. De auto is een schoolvoorbeeld van het ooit actuele box-upon-box body-concept. En als je een Volvo uit de 700 reeks ziet, en dat is doorgaans een 740, dan hoef je geen opleiding industriële vormgeving te hebben gevolgd om te weten wat dat concept inhoudt. Een beetje windtunnel raakt in een serieuze dip als hij zo'n recht afgezaagd stuk auto ziet. Maar op een of andere manier maakt de styling het moeilijk om de auto in de tijd te plaatsten. Dat is dan wel weer grappig.

DE OORSPRONG

Met de 760 sedan, die aan het begin van 1982 werd geïntroduceerd, betrad Volvo de selecte groep fabrikanten van premiumauto's met superieur comfort en hoogstaande prestaties. Zeg maar: "We gaan Mercedes-Benz pesten".

De eerst gepresenteerde 700 was de 760GLE met een verder ontwikkelde versie van de Franse PRV V6-motor. In 1984 was die hier verkrijgbaar in de 'smaken' 760 GLE, 760 Turbo en

760 Turbo diesel. Maar de meeste auto's die we hier zien rijden? Dat zijn viercilinders, de vanaf 1984 gemaakte 740's. Minder cilinders, wat economischer, maar even veilig als de zescilinder en bijna onverwoestbaar. De motoren werden beroemd als de Volvo redblocks met de verdeler achter op de kop. En zonder redblock was de Volvo 740 nooit geworden wat hij werd. Deze motor werd eerder geïntroduceerd in de Volvo 240 als 2,1 liter. In de Volvo 740 volgen vele updates en krijgt de motor een inhoud van 2,0 of 2,3 liter. Er zijn (lagedruk) turbo-versies en zelfs 16-kleppers. De viercilindermotor heeft een uniek, wat weinig geciviliseerd, karakter, en is indien netjes behandeld vrijwel onverslijtbaar. Er zijn 740's die probleemloos een miljoen kilometers hebben gedraaid. Maar toch: nieuwe eigenaren raken van oude 740's nog wel eens teleurgesteld als blijkt dat de blokkendoos toch stuk kan. Om te beginnen: roest. Volvo's roesten. Alleen doen ze daar lang over. Eerst hadden ze al wel kunststof binnenbakken in de wielkasten. Maar die hielpen beperkt. Pas vanaf 1986 zijn alle Volvo's verzinkt. Vroege ('82-'85) exemplaren kunnen dus in verregaande staat van ontbinding verkeren. De extra punten van aandacht zijn: De voetenbak voor en de 'reservewielbak' bij sedans. De voorste chassisbalken lijden ook nog wel eens. Stations hebben nog wel eens een 'slechte' achterklep omdat die van aluminium is en die klep is niet altijd goed is geïsoleerd van de stalen schroeven en handvat. Dat resulteert in spanningscorrosie. Verder mankeert er bij heel veel 740's tegenwoordig iets aan de motor of afstelling door geknoei bij reparaties door de jaren. Het negeren van elke vorm van onderhoud en



het totaal niet uitvoeren van reparaties houdt een 740 lang vol. Maar na 20 jaar toegewijde verwaarlozing krijgt zelfs zo'n harteloze Volvorijsder wat hij verdient: problemen! En die Zweedse veiligheidsgedachte is altijd wel een dingetje geweest. Denk maar eens aan de Saabs met hun contactslot tussen de stoelen in plaats van op de stuurkolom. Zo kon een Saab rijder in geval van een botsing nooit een kniepiercing krijgen.

In 1984 introduceerde Volvo de 740. Een uitvoering die met een viercilindermotor en een handgeschakelde bak met een (op latere leeftijd wat storingsgevoelige) overdrive of viertrapsautomaat leverbaar was. Buiten alle onweerlegbare pluspunten hadden deze Volvo's nog iets waarvoor ze alleen al de aanschaf waard waren: Verwarmde voorstoelen.

In 1985 introduceerde Volvo Estate-versies van zowel de 760 als de 740.

DE 740 DUS

Deze Volvo lijn, en laten we het maar op de 740 houden, had een triangelgescheiden remsysteem, een degelijke kooiconstructie en kreukelzones. Hij was voorzien van onafhankelijke wielophanging met McPherson poten voor en torsievering achter, rondom schijfremmen, rembekrachtiging en een remkrachtbegrenzer. Als 740 was het een auto voor de zakelijke subtoppers, topmodalen met ambitie, huisartsen, notabelen. En al snel was de gewone 740-er eentje uit een serie van 21 types. Met de 116 pk sterke B230 F motor was zo'n Volvo ruim, comfortabel, vlot genoeg, erg veilig, aardig zuinig, hoogst betrouwbaar en enorm duurzaam. Er zijn motoren die zoals gezegd 1.000.000+ km hebben gedraaid. "Net een full-sized Amerikaan," werd er wel eens gezegd. De auto voelt zich ook het best als je er zo mee rijdt. Boven de 110 km/h treedt er best veel windgeruis op. Er zijn er meer dan een miljoen van gemaakt. Het aanbod is nog meer dan redelijk.

ONS FOTOMODEL

Dat is er eentje uit een lange rij van oude Volvo's bij een liefhebber van het merk. De sedan volgt een nette 245 op en is bijna in showroomstaat. De auto komt oorspronkelijk uit Duitsland, dat zie je aan de extra sierdingetjes die wel op de Duitse, maar niet op de Nederlandse basisversie zitten. In Nederland zou het een GL+ of bijna een GLE zijn geweest. En als we het toch over landen hebben: de Volvo is gemaakt in België. De auto is net voor de wetswijziging voor klassiekers hier naartoe gekomen. En toen als 'te duur' weggezet totdat hij geadopteerd werd door de huidige eigenaar.

De auto werd gekocht met een wat lekkende uitlaat en door het lange staan schuurden de remmen wat. De remmen zijn intussen weer soepel en bij de huisgarage Westerhof in Ooster werd ook tevreden geconcludeerd dat de grote Volvo nog zijn eerste uitlaat droeg. De blijde eigenaar wil zijn nieuwe aanschaf koesteren, maar wel gewoon gebruiken als auto.

De meest ingrijpende wijzigingen aan de 700-serie sedan voerde Volvo door in 1987. Volvo wijzigde de voorzijde van de carrosserie en monteerte de onafhankelijke multi-link achterwielophanging, samen met honderden andere belangrijke wijzigingen. Daardoor ontstond in feite een nieuwe versie van de 700-serie.

GEGEVENS VOLVO 740

Motor:	4 cilinders in lijn
Cilinderinhoud:	2316 cc
Max. vermogen:	± 131 pk
Brandstof:	E95
Aandrijving:	achterwielen
Aantal versnellingen:	4 plus overdrive
of automatische transmissie	
Remmen:	schijfremmen op alle wielen
L x B x H:	4785 x 1761 x 1410 mm
Leeggewicht:	1290 kg
Tankinhoud:	82 l
Gemiddeld verbruik:	1 op 11,5
Max. trekgewicht:	1500 kg
Max.snelheid:	180 km/h
De prijs:	de helft van die van een 240
De inzetbaarheid:	het is een Volvo
De onderhoudsvriendelijkheid:	100%
De onderdelenprijzen:	vriendelijk

Naschrift: Hier in de regio staat een keurige Volvo 740 met net geen miljoen kilometer te wachten tot de eerste de beste lokale feestelijkheid. De eigenaar wil dan loten gaan verkopen. De opbrengst gaat naar een goed doel. En de winnaar mag de Volvo over zijn eerste miljoen kilometers zetten.

