

## Pressmeddelanden

Feb 02, 2012 | ID: 41929

# Volvo 760 fyller 30 år - Bilen som räddade Volvo Personvagnar AB

I februari 1982 - för 30 år sedan - lanserades nya Volvo 760 GLE. Ingen typisk Volvo, men ändå omisskännligt en Volvo. Den sågs som elegant och spännande med sina karakteristiska former och mottogs väl. 760 blev bilen som räddade Volvo Personvagnar och bäddade för det som sedan lett fram till dagens moderna företag.

När de första planerna för den nya bilen drogs upp runt 1975 var det tufft för bilbranschen i allmänhet och för Volvo i synnerhet. Den första oljekrisen hade just passerat och på Volvo hade redan den nya 240 börjat få kvalitetsproblem. Dessutom rådde ett svårt kostnadsläge i bolaget. Det hade blivit för dyrt att tillverka Volvo-bilar i Torslanda och det var inte längre tillräckligt lönsamt att exportera dem.

200-serien skulle inom kort kompletteras med en ny generation mindre bilar från holländska Volvo Car BV, men samtidigt krävdes en ny stor volymbil för 1980-talet. En bil konstruerad och byggd för att klara de hårdnande kraven på bränsleeffektivitet, avgasrening och säkerhet som hela tiden dök upp och försvårade framförhållningen. Lika svårt var det att veta vad för slags bil 80-talets kunder skulle vilja ha.

### Ett nytt sätt att se på saken

Grunden för 760 kom till i en tid då villkoren ändrades nästan från dag till dag och det rådde stor oenighet inom bolaget hur den nya bilen skulle vara. Något internet att surfa på för att vidga vyerna fanns inte, men Volvo använde sig av det bästa verktyget som stod till buds då, en mycket grundligt utförd omvärldsanalys. Noggranna studier och flexibilitet i tankearbetet skulle leda in på rätt spår och längs det spåret fanns inget eller mycket litet utrymme för misstag.

### Mer bil till lägre vikt

Tillförlitlighet, bränsleeffektivitet, livslängd, servicevänlighet, låga bullernivåer, design och prestanda i den ordningen skulle styra arbetet med det nya projektet. Det bestämdes också att bilen skulle vara bakhjulsdriven, ha 10 cm längre hjulbas än 240, vara något kortare men lika bred. 100 kg lägre vikt ingick också i förutsättningarna. Mycket av det övriga tekniska innehållet skulle av kostnadsskäl vara s k carry-over, dvs kunna föras över från 200-serien med små modifieringar. Förutom motorerna - de befintliga fyromma B19 och B21, V6:an B27 samt en rak sexcylindrig diesel som fanns i prototyputförande - gällde detta även transmissioner, hjulupphängningar och många andra systemlösningar. Formerna måste däremot vara helt nya. Projektarbetet, som då kallades P31, ledde till många kursändringar och omtagningar. De tekniska specifikationerna avgjordes ungefär samtidigt som den slutliga formen bestämdes. En minst lika grannliga uppgift som att fylla bilen med teknik och packa den. Introduktionen av den nya bilen var först planerad till 1980 men sköts framåt till 1981.

### Kantigheten blir begrepp

Många designförslag fanns med i grundomgången varav flera utifrån. De flesta var sedanmodeller men Volvos chefsdesigner Jan Wilsgaard var mer för en halvkombilinje, en sk hatchback. Samtidigt var ekonomerna inne på en form med helt raka s k enkelkrökta ytor och 90-gradersvinklar, bl a av rationella tillverkningskäl.

I slutändan stod marknadssidans favorit mot konstruktionsavdelningens. Då trollade den ibland lite hemlighetsfulle Wilsgaard fram ett dittills okänt kort. Det var en egen version som förenade de

båda egenskaperna på ett annorlunda sätt: En modell med utdraget bakparti som en herrgårdsvagn, med raka sidor och en kort, tvärt avskuren akter, en s k cut-back. Cut-backen var sedan med i diskussionerna hela tiden och slutligen segrade sedanversionen av denna, med nästan vertikal bakruta och kantig bakdel. De raka sidorna gav en bra känsla av rymd, och rymlig blev också kupén samt mycket komfortabel. Och inte minst, bilen hade karaktär. Valet skulle visa sig vara helt rätt. Mitt i en tid då "tvålkopparna" var legio blev Volvos kantighet till ett begrepp. Ett gott stöd för det egna valet gav också s k produktkliniker som användes för första gången av Volvo och som var avsedda att testa folks reaktioner inför den snart färdiga bilen. Reaktionerna var inte odelat positiva, men i USA, bilens tänkta huvudmarknad, var man begejstrad och ansåg att det var en modell helt i deras smak. Förutom designen var det också en del nya lagkrav och motoriseringen som främst påverkade projektet. Ritbord användes fortfarande men datorn hade gjort sitt intåg med bl a avancerade beräkningsmodeller, inte minst i arbetet med säkerhetslösningarna. Projektet gick in i slutfaserna och döptes i början av 1978 om till 1155, dvs fem i tolv. Det började helt enkelt bli bråttom.

### **VCC ett smakprov**

Innan 70-talet blev 80-tal hände åtskilligt. På våren 1978 blev den första körbara prototypen färdig och fler och fler provbilar färdigställdes i snabbt tempo. De mödosamma och omfattande fälttesterna påbörjades och under sammanlagt 3.200.000 km, fördelat på tre världsdelar, plågades bilarna på de kallaste och varmaste platserna som stod att finna.

1979 ombildades AB Volvos personbilsdivision till Volvo Personvagnar AB (eng. Volvo Car Corporation), med Håkan Frisinger som vd och 1980 visades en bil som skvallrade en hel del om om vad som skulle komma ett drygt år senare. Volvo Concept Car var en uppfräschad version av Wilsgaards cut-backmodell som var 760:ans egentliga designförebild. Den var kortare bak än vad 760 skulle bli, men hade i övrigt närmast identiska former.

VCC finns idag att se på Volvo Museum. Namnet i förkortad form var samtidigt vitsigt nog initialerna för Volvo Car Corporation. VCC var dessutom utrustad med den kommande 760:ans bakaxel med konstant spårvidd samt en kraftfull turbodieselmotor som visade vilken enorm framtida potential som fanns i kompressionsmotorer.

### **Körglädje och förnuft**

760:ans premiärvisning var först tänkt för Frankfurt-salongen hösten 1981 men flyttades fram. När bilen slutligen presenterades i februari 1982, kunde man visa en elegant Volvo med helt nya och okonventionella former; komfortabel och körglad samt med tre motoralternativ: fyrcylindrig turbomotor, V6:an som ökats till 2,8 liter samt den av Volkswagen tillverkade men av Volvo specade raka sexcylindriga dieselmotorn D24. Den motorn gjorde 760 till världens accelerationssnabbaste dieselbil på sin tid.

I Sverige låg nya 760 GLE precis under det psykologiska 100.000-kronorsstrecket - den kostade 99.800 kr - och för de pengarna fick kunderna en verkligt fullutrustad bil med V6-motor och automatlåda, airconditioning, sollucka samt servostyrning. Försäljningsframgångarna, både på hemmamarknaden och på exportmarknaderna lät inte heller vänta på sig. På Volvo-manér startade man med toppmodellen och senare kompletterades 760 med de något enklare volymmodellerna i 740-serien, både fyr- och femdörrars.

Volvo 760 blev en brytpunkt för Volvo Personvagnar produktmässigt och ekonomiskt och kom att utgöra basen för företagets fortlevnad. Utan 760 ingen 850, utan den ingen S80 osv. Men det var en stor investering, 3,5 miljarder kronor. Tanken var att 760 och dess framtida derivat skulle stå sig under hela 1980-talet och just så blev det också. Först 1998 upphörde produktionen av V90, den sista Volvon med grund i 760..

Totalt tillverkades 221.309 bilar av 760-modellen (1.230.704 inkl 740) innan den på hösten 1990 ersattes av den modernare 960. Då hade den varit en vinstmaskin och prestigeskapare åt Volvo Personvagnar under nästan ett decennium.

För mer information, besök <http://www.media.volvocars.com/> eller kontakta [heritage@volvocars.com](mailto:heritage@volvocars.com)

### **Sökord:**

Text,Modellår 1982,760,Historik

Beskrivningar och fakta i detta pressmaterial avser Volvo Car Sverige AB:s nationella modellurval. Den utrustning som anges kan vara extrautrustning. Fordonsspecifikationerna kan skilja sig åt mellan olika länder och kan ändras utan föregående varning.

## Medierelationer

### **Claes Rydholm**

Volvo Cars Heritage  
Telefon: +46 31 594526  
Mobil: +46 708 209030  
crydholm@volvocars.com

## Relaterade bilder



[Fler Bilder >](#)

## Relaterade videor



[Fler Videor >](#)

[media.volvocars.com](http://media.volvocars.com) >

[volvocars.com](http://volvocars.com) >

