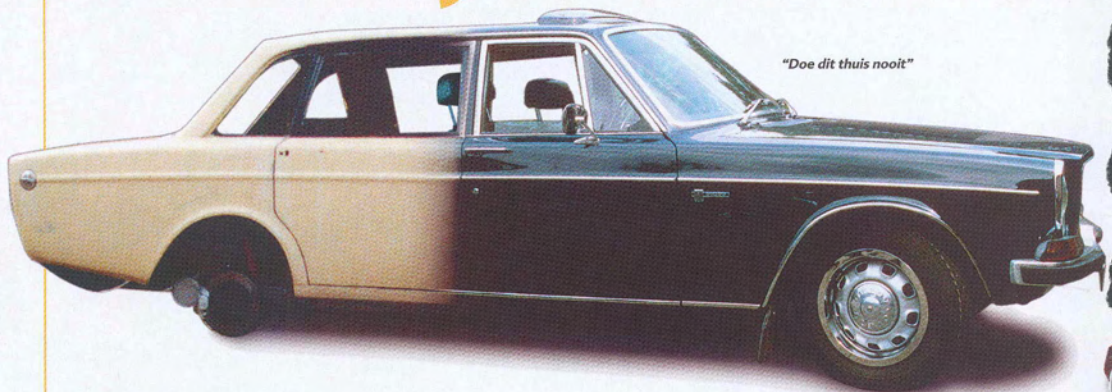


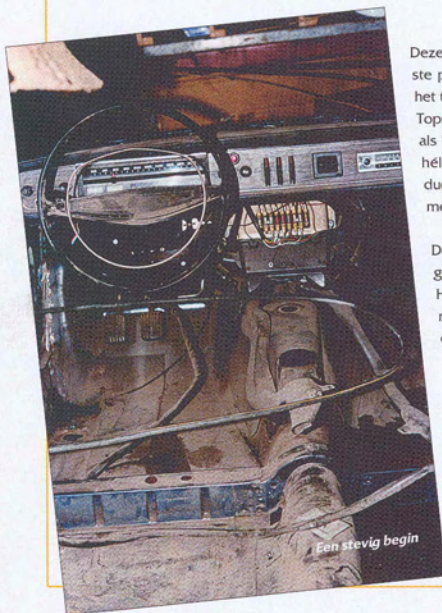
Restauratie V

Een stijlvolle automobie



"Doe dit thuis nooit"

In klassiekerland zijn er lieden die neerkijken op Volvo. De tractor-achtige noorderlingen zijn volgens hen uitsluitend in gebruik bij saai, zuinig kijkende, automobilisten die zich blindstaren op hun houderschapswinst. Dat harde oordeel is niet terecht. Volvo's zijn automobielen met een heel eigen identiteit. Het getuigt van weinig visie, om de legendarische betrouwbaarheid van het merk, als een structureel nadeel aan te voeren. Volvo's deugen. Er is zelfs begrip groeiende voor de 164. De grote zespitter. AMK vond een mooi exemplaar.



Deze auto was het resultaat van de zoveelste poging, van het zoveelste merk, om in het topsegment van de markt te penetreren. Topsegment werd ook in die tijd al gespeld als 'Mercedes-Benz.' Het lukte allemaal niet helemaal, maar aan het eind van de productierit, die zeven jaar duurde, zijn er toch meer dan 155.000 Volvo 164'ers gemaakt.

De 164 was een duidelijk gevolg van de goede zaken die Volvo met de 144 deed. Het succes met de hoekige limo gaf ruimte aan ambities. Ambitie werd inder tijd vertaald als: 'Verkopen in de United States'.

Een lange neus voor de States

Voor die aanval op de dollarmarkt was zelfs de meest luxe viercilinder te min. Zes cilinders waren een absoluut minimum, wanneer je als fabrikant niet wilde verzanden tussen de VW ke-

vers. Daarom doken de Zweden in de kast met schetsen. In 1958 waren ze al bezig geweest met het ontwikkelen van een krachtige zescilinder. De doórontwikkeling van die plannen, zou gecombineerd moeten worden met de toch wel indrukwekkende uitstraling van de 144. De uiteindelijke krachtbron werd B30 genoemd. De klassiek opgezette 'zes in lijn' had een slagvolume van bijna drie liter. Het blok was te lang voor de koets van de 144. De Zweden namen de zaak serieus. Er werden geen tussenoplossingen aanvaard die onaanvaardbaar overhangen van de carrosserie tot gevolg zou hebben. Een lange motorkap is mooi, maar als het motorcompartiment net zo ver vóór de vooras uitsteekt als de rest van de koets lang

VOLVO 164

l, géén losers-bak



is, dan houdt je het Zweedse veiligheidsverhaal nooit over-eind. Het nieuwe vlaggenschip werd dus niet alleen langer, de auto kreeg ook een grotere wielbasis. (Onder ons gezegd: de lijnvoering van de vroege 144 was zo uitbundig, dat hij hoogstens een voorzichtige glimlach kon ontlokken aan een autistische calvinist!) Met een duidelijk afwijkende lijnvoering moest kenbaar gemaakt worden, dat deze automobiel, de 164'er, de absolute top of the bill was. De groene onderging dus een Zweedse design facelift. Dat hield in, dat de 144 lijnvoering, die voornamelijk gebaseerd was op het speelse gebruik van 'haakse hoeken en platte platen', moest wijken voor een voorkant die onmiskenbaar Britse trekken en prettige welvingen om de scher-

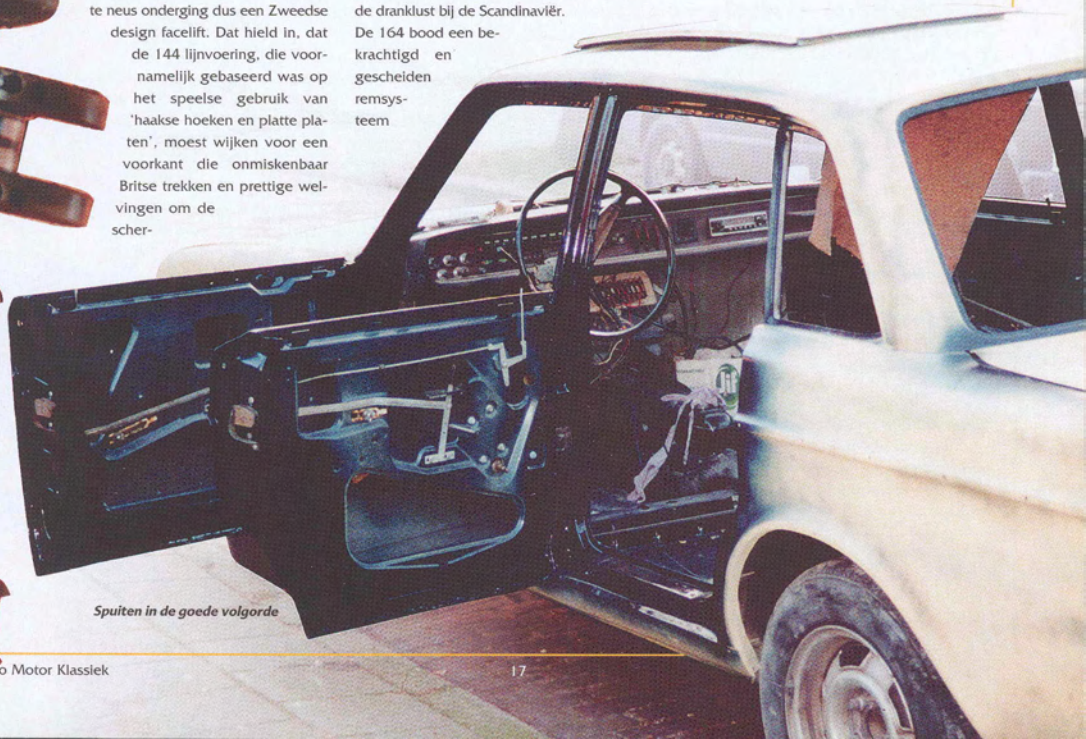
pe kantjes had. De 164'er werd een statige automobiel met de aanzet naar een vleugje elegantie. In de fabrieksfolder werd Volvo's trots beschreven als: 'Een kwaliteitswagen, een deel van uw persoonlijkheid.' Bij een foto, vanaf een laag camerastandpunt, staat in het Nederlandse kennismakingsboek op A4 formaat: 'Een automobiel als de 164 brengt je nu eenmaal niet op een gevouwen folder. De Volvo 164: Een conferentiekamer. Representatief. Comfortabel. Afdoende geluidsisolering. Stille motor. Een uitdaging om ongestoord een gesprek te voeren!' Vooral de 'stolle' motor intrigeert ons.

Veiligheid als uitgangspunt

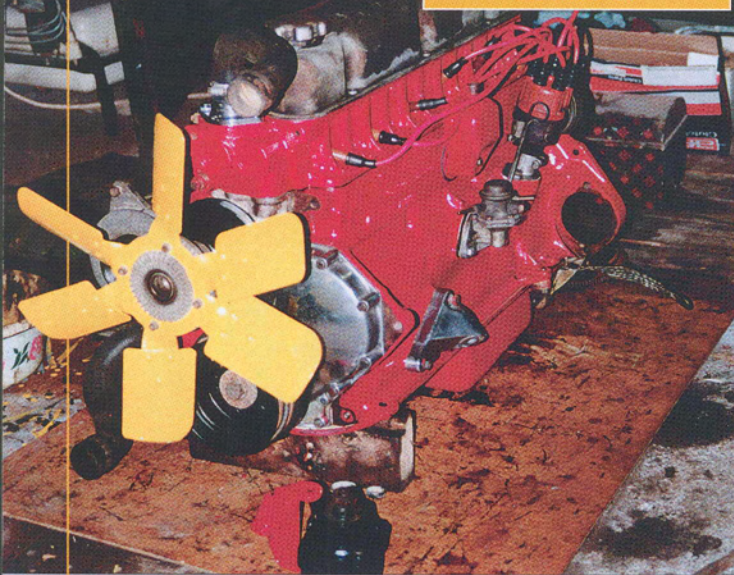
De stille motor moet gezien worden als bijdrage aan comfort en veiligheid. Het veiligheidsaspect hoort bij de Zweedse merken als de dranklust bij de Scandinaviër.

De 164 bood een bekrachtigd en gescheiden remsysteem

Bleekgezicht onder behandeling



Sputten in de goede volgorde



Schoonheid in eenvoud

met schijven rondom. Bij falen van één van de circuits bleven er altijd nog drie wielen geremd. De handrem had zijn eigen trommels. De veiligheidskooi had voor en achter kreukelzones. Binnenin de auto was veel aandacht besteed aan het voorkómen van letsel door uitstekende of harde delen. De voorruit was gelaagd en taal. In die tijd zeker nog niet vanzelfsprekend. Tussen die voorruit en de comfortabele brede rugleuning, zat nog een veiligheidsstuurkolom en een zelfoprollende driepuntsgordel. Ook de achterbank was voorzien van bevestigingspunten voor veiligheidsgordels. Iets naar rechts zat de binnenspiegel die

natuurlijk geen gewone binnenspiegel was, maar een veiligheidsbinnenspiegel. Ontwissing en ventilatie waren er op gericht om zo snel mogelijk zoveel mogelijk zicht, en een zo aangenaam mogelijk klimaat te genereren. De elektrische achtruitverwarming had twee standen en het vermogen van een serieus straalkachelijje.

Comfort als norm

Binnenin de Volvo is de sobere luxe herkenbaar aan alle ingebouwde veiligheidsaspecten. De voorstoelen zijn ruim gedimensioneerd en meervoudig verstelbaar. In de leuning van de voorzetels zit een verstelbare lendesteun. Het leer in de auto wordt afgetopt door een stel, in hoogte verstelbare, hoofdsteunen. Indertijd was die voorziening opmerkelijk genoeg, om nadrukkelijk genoemd te worden. De diepe en brede achterbank, geeft realistische ruimte voor drie passagiers. Rondom de passagiers is voorzien in voldoende en veilige opbergruimtes. De deuren zijn in twee standen open te zetten en zelfs de hoge plaatsing van de handgrepen is doordacht. Door hun hoogte zijn ze ergonomisch afgestemd op de gemiddelde Europeaan.

Deze 164

Natuurlijk zijn er meer gerestaureerde Volvo's. Naarmate zo'n restauratie korter geleden heeft plaatsgevonden, is de glans dieper. Gerestaureerde auto's, die er na een aantal jaren nog steeds strak uitzien, zijn geen uitzondering, maar helaas ook geen vanzelfsprekendheid. De auto van Teus Voskuil is ruim zeven jaar geleden gerestaureerd. De auto had een gezonde basis voor een wedergeboorte. Deze limousine is niet het eerste restauratieproject dat Teus tot een goed einde brengt. De ervaring heeft hem geleerd dat het nodeloze zelfkwellen is, om een zo beroerd mogelijk exemplaar als de grootste uitdaging te zien. Het, nog voor zijn trouwerij in orde maken van zijn eigen auto, waar hij vervolgens mee naar het stadhuis zou koersen, was dus een klus waaraan hij om meerdere redenen glimlachend begon.

Strippen en stralen

Het is altijd weer verbazend hoeveel interieur er uit een auto kan komen. Nadat de bruikbare items gereed en geborgen waren, werd de auto ontdaan van alle technische componenten, en van de glimmende dingen en het glaswerk. Er zijn al pagina's genoeg volgeschreven waarin verteld is hoe groot de klus is, om isolatiespul en roestwerende lagen te verwijderen. Ook in dit geval brachten bot doorzettingsvermogen, en een scala aan gereedschap, de zaak tot een goed einde.

En toen...

Met een totaal ontmantelde koets op de bok kon er goed bekeken worden waar pijn en ellende zaten. Teus' inschatting van de Volvo was goed geweest. Er zat niet veel werk aan het plaatwerk. Niet veel is niet helemaal niets. De schamieren van de motor-kap kregen de aandacht die ze vroegen. Nieuwe schokbreker-

Onderdelenvoorziening

Een tevreden kijkende Teus meldt geen problemen, maar dat is mogelijk niet helemaal representatief. De man klopt per slot van rekening eigenhandig hele stukken plaatwerk.

Waarde

Volvo 164'ers zijn al lang niet meer te geef. Heel mooie exemplaren worden momenteel al geadopteerd tegen overlegging van bedragen van ruim boven de f 15.000,-

Club

Volvo 164 Register 035-6916747



Licht zijn poot

platen en een stuk in de reservewielbak werden rustig op hun plek gelast. De bodem kreeg een stukje verse plaat van ruim zes vierkante centimeter. Bij de achterwielbogen werden nieuwe stukken ingelast. Let wel: Ingelast, niet opgelast. Onder de achterbumper werd de plaat tussen de schermen vervangen. Dat is vanzelfsprekend bij wat oudere 164'ers. Het zorgvuldig schoonstralen van alle naden en

... het bewegen in de Volvo 164 heeft iets van 'statig manoeuvreren ...

hoeken -speciaal die in het listige vouwwerk van de bak van het open dak- was méér werk, dan het weer in orde brengen van het plaatwerk. Het vlak maken van al dat Zweedse plaatwerk, was daarna natuurlijk eenvoudig en een kwestie van geduld. Veel geduld. Maar dat is gelukkig een eigenschap waar de zonnige, kalmte uitstralende, Teus ruim voldoende van in huis heeft.

Met dezelfde bezonnenheid kregen de deuren nieuwe, zelfgemaakte binnenpanelen. De originele bekleding kwam daar weer overheen. Voordat de deuren weer definitief geassembleerd werden, werden ze eerst aan de binnenkanten van corrosiebescherming voorzien. Daarna afgelakt en er kwam natuurlijk ook weer antidreun en -ruisplastic over de gaten.

Niet onverstandig omdat elke deur eigenlijk een soort klankkast is. Dat soort de-tail-zorg



Zelfs het stof op de veren is nieuw

schiet er vaak bij in. Tijdens deze fase van de restauratie kreeg de auto, zo hier en daar en binnen en buiten, al zijn eerste lagen kleurlak.

Tijdens het drogen van de verf

Tussen die werkzaamheden door werd de techniek ook onderhanden genomen. Blok en bak gingen uit elkaar. De hele winkel aan assen, veren, dempers, remklauwen, schijven en andere dingen, die volgens de fabriek ongeveer op 18 centimeter boven het wegdek bewegen, werd technisch en optisch in nieuwstaat gebracht. Teus kreeg steeds meer zin in zijn trouwdag. De samenvoeging van alle glanzende dingen ging perfect. Om het mooi te houden kreeg de Volvo een

zorgvuldige en doordachte roestbescherming, waarbij Teus nadrukkelijk dun-vloeibare en penetrerende anti-corrosiemiddelen koos. Roest 'op het vlak' is makkelijk te voorkomen. Geniepige corrosie, die na een paar jaar stiekem uit kieren en naden komt kruipen, is veel moeilijker te voorkomen. Bij de afbouw kreeg de Volvo zijn originele interieur terug. Het meest vertederende is het patchwork op de staande kant van de bestuurdersstoel. Zo'n detail voorkomt de illusie van perfectie. Want perfectie is saal.

Rijden in 't Veen

Denk nu niet dat de donkerblauwe schoonheid door de bagger is gejaagd. 'Locals' noemen

De Volvo nu

Motor:	Zes cilinder in lijn type B30
Slagvolume:	2,98 liter
Carburatie:	vlakstroomcarburateurs/brandstofinjectie voor de 'E'
Vermogen:	130 DIN pk/5000 omw.-155 DIN pk/5500 omw.
Transmissie:	handgeschakelde 4bak of automaat met 3 overbrengings-Verhoudingen
Lengte:	470,5 cm
Breedte:	173,5 cm
Hoogte:	143 cm
Gewicht, afgetankt:	1315-1350 kg
Topsnelheid:	de folders vermelden nadrukkelijk geen topsnelheid Volvo's 164 'lopen' met carburateurs harder. De fabriek meldt trots dat de Volvo 164 niet meer doorgesmeerd behoeft te worden

hun woonplaats Veenendaal, 't Veen'. Vandaar. De zijdezacht snorrende 'zes in lijn', loopt op zijn chokes wat vettig, maar heerlijk rond. Vanuit de garage, over de afrit naar de Dijkstraat, zijn er voldoende meters afgelegd om het blok op zijn reguliere mengsel te laten draaien. Rijden in de Zweed is zoëts als wat de stuurman van een middelgrote binnenvaarttanker moet ervaren. Deze automobiel voelt groot aan. Al dat formaat is zeker geen dood gewicht. Het bewegen in de Volvo 164 heeft iets van 'statig manoeuvreren en met een kalme blik naar de horizon blijven kijken.' De onafhankelijke voorwielophanging en de starre achteras zorgen vooraansnog niet voor verrassing of venijn. Het stuurgedrag is licht maar aardig precies. Vier stuks 165 SR15 banden doen serviel hun werk. Het is weinig dyna-

**... Het is altijd weer
verbazend hoeveel
interieur er uit een
auto kan komen ...**

misch maar stijlvol automobilieren. Volvo 164'ers brengen rust en tevredenheid bij de berijder en de passagiers. Bovendien is de statige auto een verkeersautoriteit. Doorgaans alleen aangetroffen in de Mercedes S-klasse. Medeweggebruikers tonnen ontzag. Ontzag is een andere emotie dan angst. Om pure angst te genereren is een Yank Tank effectiever! Een rustig rondje over, door en rond Rhenen, laat de 164'er kennen als een trouwe stijlvolle reisgenoot. De sobere luxe van het interieur werkt kalmerend. Wind- en wielgeruis blijven nadrukkelijk op de



Helemaal nieuw ...

achtergrond. Met een goed doorgewarmd blok wipt de Volvo met een verrassend massief sprongetje langs een Koreaanse middenklasser. Gereden door een typerend stel met stevige gleufhoed en een keihard permanentje met blauwe spoeling. Een stevig postuur hoeft dus niet op indolentie te duiden. Let wel, we spreken over de Volvo en zijn reactie na de kick-down. Niet over de Oldtimers in de Hyundai. Denk trouwens niet dat we neerzien op dat soort auto's. Klassiek worden doen ze waarschijnlijk nooit, maar er is een goede kans dat ze wel oud worden. Bovendien is de prijs van deze nondescripte oosterlingen structureel zo laag, dat de aanschaf loont. Er blijft dan immers meer geld voor de hobby over. Geld is ook bij Teus belangrijk. Momenteel is hij bezig met de restauratie van een 190 SL. Verkoop van een deel van zijn eigen wagenpark is daarom bespreekbaar. Teus heeft naast de 164 nog een

144 en een Jeep Wagoneer. Hij heeft natuurlijk het liefst aanvullend restauratiewerk zodat hij zelf niet hoeft te verkopen. Teus Voskuil 031 8519522.

Zwakke punten

Er loopt hier een free-lancer over de redactie. Hij leest over mijn schouder mee. Na enige tijd rustig doorlopend meldt hij: 'Het merk deugt niet'. In de praktijk heeft de Volvo 164 alle zwakke punten van de 144. De motorkap-scharnieren zijn een zwak punt. In de neuzen van de voorspatborden vinden, bovenomdaal veel, roestduveltjes een rustig onderkomen. Achter de radiator zit een roestgevoelige balk. Het grote zescilinderblok zorgt, volgens sommige kritische geesten, voor een wat tuitelig gevoel in de bochten. Het zwaartepunt van de auto ligt nogal hoog en vrij ver naar voren. Het schild onder de achterbumper is tijdelijk. Vervanging is niet moeilijk.

... en als nieuw

