



UITGAVE 2E LUSTRUM
VOLVO 164-REGISTER

164

Bij de voorplaat.



C O L O F O N

Deze speciale uitgave van B30 Geluiden verscheen op 25 oktober 1992 ter gelegenheid van het tienjarig bestaan van het Volvo 164 Register in Nederland.

Tekstbijdragen van Marten Gerritsen, Wouter Hendriks en Frits Campagne.

Voor de historische informatie is dankbaar gebruik gemaakt van het boek "Volvo Personenwagens van de jaren 20 tot de jaren 90" van Björn-Eric Lindh, uitgegeven door Förlagshuset Norden AB.

Eindredactie: Marten Gerritsen.

Fotografie: Volvo Archieven.
Paul van Vugt.
Vele anderen.

Vormgeving: Paul van Vugt.

Oplage: 500 stuks.

Druk: SM Offset Moergestel.

Copyright: Volvo 164 Register.
Postbus 6259.
5600 HG Eindhoven.



Vanwege het tweede lustrum

Bij ons eerste lustrum in 1987 schreef de toenmalige voorzitter Frits Campagne dat er bij het bestuur van het Volvo 164 Register de wens leefde een geschrift uit te geven waarin vooral leden, maar ook belangstellenden iets meer zouden kunnen vinden over club en auto. Met de nodige moeite werd uit het niets een prachtig 'lustrumwerkje' (zoals Frits het bescheiden aanduidde) getoverd, wat gretig ontvangen werd.

Na de volgende vijf jaar is er inmiddels weer heel wat gebeurd. Het welkomstboek is op, niet meer actueel, en er zijn weer een boel nieuwe en een hoop oude getrouwe leden die we met een hernieuwde uitgave een plezier hopen te doen.

Opnieuw hopen we op bevredigende wijze iets uit te doeken te doen over het ontstaan van de 164, zijn techniek, zijn gegevens en zijn Register. Ook deze keer zal de verhandeling niet uitputtend zijn: dit doen we natuurlijk met opzet, om ook bij het volgende lustrum deze traditie zinvol voort te kunnen zetten.

En wij hebben er alle vertrouwen in dat het Register er in zal slagen deze traditie te blijven voortzetten. Want aan de motivatie om een Register aan de 164 te wijden is nog steeds niets veranderd, zoals we vijf jaar geleden ook al memoreerden. Een leek mag bij het aanschouwen van onze zespitter tot de conclusie komen dat het niets anders is dan anderhalf maal een ander model, wij weten beter. De Engelsen hebben treffend samengevat wat de 164 zo onderscheidt van andere Volvo's: drivers appeal. Een heerlijk compliment in de wetenschap dat de voor een klassieke Volvo karakteristieke elementen eveneens aanwezig zijn. In dat besef mogen we hopen dat de 164 nog lang in originele en zo goed mogelijke staat op de weg zal blijven. Het Volvo 164 Register wil alles doen u daarbij van dienst te zijn.

Marten Gerritsen, voorzitter

Het eerste exemplaar van de Volvo 164-
de wagen met chassisnummer 1 - werd
"opgedragen" aan België of beter nog,
aan de Belgische Maatschappij van
Automobielenijverheid, die sedert 32
jaar Volvo met steeds stijgende bijval
invoerd. Mevrouw Dethorey, echtgenote
van de afgevaardigde beheerder van
Volvo Continental, heeft aan de heer
Charly Mannerie, Beheerder, Directeur
Generaal van de S.B.M.A. de sleutel
overhandigd van deze "historische"
wagen. Het gaat inderdaad om de
eerste Volvo 164 die uit de
produktieketting van de fabrieken te
Torslanda komt. Deze aangename
plechtigheid had plaats te Gent, in
aanwezigheid van het personeel van
Volvo Continental en Volvo Europa.
Dezelfde wagen werd s'anderendaags
ook nog voorgesteld aan de
personeelsleden van de S.B.M.A.

Aldus een origineel persbericht
uitgegeven door Volvo België.
Uit archief: Paul van Vugt.

VOLVO 164



Het vinden van een vlaggeschip.

Al in 1929, twee jaar nadat eersteling Jakob - aanvankelijk achteruit: het kroonwiel was aan de verkeerde kant van het pignion gemonteerd- de fabriek was uitgereden, kwam Volvo met een zescylinder: de PV651. Een statige koets met 3010 cc, hydraulische remmen, een gesynchroniseerde versnellingsbak en een topsnelheid van 110 kilometer per uur. Het was het begin van een langdurige zescylinder traditie, met de legendarische 800-reeks (de 'Volvotaxi') als onverslijtbare grootheid. Meteen in 1958, toen de bouw van de 800 werd gestopt, maakte Volvo zich zorgen over een nieuw vlaggeschip. Vooral omdat de Amerikaanse markt dat vroeg. Voor Europese auto's van enig prestige waren daar nieuwe mogelijkheden gekomen. Het project 358 werd in hetzelfde jaar gestart. Er moest een V8 in komen met een inhoud van 3,6 liter en zo'n 180 pk. De wielbasis zou 285 centimeter bedragen. In mei 1960 werd toch gekozen voor een zescylinder-goedkoper en niet per se minder goed. De auto zou voor schijfremmen krijgen en met stuurversnelling worden uitgerust. Gedacht werd aan een 'zwevende' achteras met het oog op een toe te passen pneumatische ophanging. In het interieur zou rekening worden gehouden met de plaatsing van een tussenschot, zodat van de auto eenvoudig een taxi-uitvoering zou zijn te maken.



Op de cover van Autovisie jaargang 1968, nummer 47, prijkte als eerste gepubliceerd de nieuwe Volvo 164.



Verschillende kleimodellen werden door ontwerper Jan Wilsgaard ontworpen. Ze hadden steeds een grote grille als kenmerk, met Volvo's symbool op de ereplek. De plannen voorzagen in een start van de productie rond 1965. Maar nog in 1960 werd Volvo door een studie duidelijk dat de markt voor grotere auto's in de Verenigde Staten en Scandinavië achteruit zou gaan. Ford flopte met zijn Edsel en de 'compacts' stonden te dringen. Het project 358 ging in de ijskast. Als opvolger van de Amazon werd de 140-serie ontwikkeld, en daarbij kwamen de ontwikkelingskosten van een model met wat meer prestige opnieuw aan de orde. Alleen al een gelijkend model met andere neuspartij en langere wielbasis (nodig om een grotere motor te herbergen) zou zeker drie miljoen Zweedse kronen vergen, zo was de berekening. Meer wilde of kon Volvo niet besteden aan een auto die geen bijzonder hoge verkoopaantallen zou halen. Maar het pakken van een hoger marktsegment was ook gezien de grote merkentrouw van Volvo-rijders belangrijk. Zo werd in de herfst van 1968 de 164 geboren: het front van de 358 gecombineerd met het koetswerk van de 140-serie. Met welk een mooi resultaat...

Kleimodel van de Volvo 644. Duidelijk is de vorm van de grille te herkennen, welke we in een later stadium terugzien in het front van de Volvo 164.

5



Van model 358 tot Volvo 164. Het kleimodel heeft nog andere richtingaanwijzers en wioldoppen vergeleken met het uiteindelijke produktiemodel.

164

Over de ingetogen luxe van Volvo.

Laten we duidelijk stellen welke luxe u bij Volvo wel en niet zult aantreffen.

Niet verwachten mag u: nutteloze opsmuk die hoogstens de oppervlakkige beschouwer imponeren kan.

Wél verwachten mag u: al wat dient om rijcomfort en veiligheid werkelijk te vergroten.

Daartoe gaven we de Volvo 'n wegligging die moeilijk te overtreffen zal zijn.

Daartoe ontwierpen we voor elke gewenste rug- en zithouding verstelbare stoelen, die reeds jaar en dag de gehele automobielwereld tot voorbeeld strekken.

Daartoe creëerden we al die extra veiligheid die het rijden in 'n Volvo zoveel zekerder en Volvo-rijders zoveel meer ontspannen maakt. Zeker: outsiders zullen onze luxe nauwelijks als een luxe onderkennen.

Maar wie moet er uiteindelijk van genieten?

Euwig jeugd. Resultaat van een onverslijtbare motor en een onovertroffen plaat- en lakbehandeling.

Zinnige zuinigheid. Volvo's hebben 'n zeer lange levensduur.

Ingebouwde vangrails. Zelfs bij total-loss biedt Volvo maximale overlevingskansen.

Verbijsterende inruilwaarde.

Gebruikte Volvo's staan zéér hoog genoteerd.

Nieuwe voorzieningen op de Volvo 164.

De Volvo 164 is nu ook uitgerust met interieurventilatie, hoofdsteunen op de voorstoelen, zelf-oprollende autogordels, waarschuwingsknipperlichten rondom en twee ingebouwde halogeen mistlampen. Alle ramen zijn voorzien van getint glas. Het interieur heeft een lederen bekleding. De kleuren-range is uitgebreid met 4 nieuwe kleuren.

NYNIBAM



Volvo 164 (4-d.) 145 pk
18.990,- (excl. BTW 16.955,35)
Met aut. 20.375,- (excl. BTW
18.191,96). Met overdrive
20.150,- (excl. BTW 17.991,07).



7

Eindelijk: ik rol

Stap in! Voel de stoffen bekleding, grijp het grote stuur, pak de bolle knop van de versnellingspook en kijk om je heen vanuit die zo hoge, antieke zitpositie. Het is proza in de stijl van auto-advertenties in de jaren zestig- maar dan met waarheden. Want bol is de knop in de eerste 164-ers, en antiek de zitpositie. Het dashboard oogt sober, met de opvallende horizontale snelheidsmeter en verder slechts de hoogst noodzakelijke informatie, over koelwatertemperatuur en tankinhoud. Het nep-hout doet wat goedkoop aan, maar de zit is zonder meer vorstelijk. Starten maar. En rijden doet 'ie. Daarover waren alle autojournalisten het wel eens, in augustus 1968. Uiterlijk moest je weliswaar naar de voorkant lopen om te zien dat het geen 144 was -de achterkant onderscheidt zich slechts door twee chroomstrips en de type-aanduiding, de zijkant door chroom op de wielkastranden—maar achter het stuur wordt opeens veel meer duidelijk. De drieliter levert koppel, koppel en nog eens koppel, schreef De Auto. 'De 164 is goed snel, behoorlijk met acceleratievermogen gezegend en allesovertreffend soepel'. De stoffen bekleding zou een modeljaar later plaats maken voor leer, dat overigens voor de VS al vanaf het begin standaard was. Dat leer geeft het interieur nog meer de uitstraling van luxe, en belangrijker, het zit heerlijk. De zit achterin doet weinig onder voor de voorstoelen. In combinatie met het nogal sterke overhellen in bochten is wel het volkomen gebrek aan zijdelingse steun vervelend. Mogelijk een onvoorzien veiligheidselement: zeker met 'het gas erop' zijn de gordels onontbeerlijk...





Genieten

Echt genieten wordt het in 1971 bij de komst van de injectiemotor. 'Ein Sprinter in Tarnanzug' juicht het Duitse blad Auto Zeitung. Ze hadden er reden voor: ze kregen de 164E (handgeschakeld zonder overdrive, achterasoverbrenging 3,31 op 1) van 0 tot 100 in 8,7 seconden—de concurrentie, van Mercedes en BMW tot Rover en Triumph heeft dan echt het nakijken. De topsnelheid werd op 193,5 kilometer per uur geklokt. Die top is voor de E niet ongewoon, maar de acceleratie



*Een Volvo 164 E, met als startnummer 30, gefotografeerd in 1972 tijdens de Coupe Benelux.
Uit archief: Paul van Vugt.*

kwam in andere tests meer in de buurt van de tien seconden—nog een waarde die menige moderne Volvo in verlegenheid brengt. Voelt een 164 zich lekker bij al dit geweld? De afstemming van de wielophanging lijkt daarvoor teveel op comfort gericht. Maar wie zich niet laat afschrikken door het bij hogere toerentallen wat 'rauw' worden van de motor, de overhang in de bochten en overstuur kan vooral met de E 'erfreulich schnell' de bocht om. De auto voelt zich echter het lekkerst op snellere trajecten via auto- of snelweg, waar zo op comfortabele wijze zeer hoge gemiddelden mogelijk zijn. Met verbijsterend gemak gaat de 164 er ook op hogere snelheden nog vandoor als het gas wordt ingetrapt. Wat is de meest begeerlijke 164? Dat hangt van persoonlijke voorkeur af. Maar is een '72-er 164E, nog het 'oude' model, standaard al het zo zalige schuifdak, vierbak met overdrive en dan in de kleur wijnrood niet heerlijk? Volvo schijnt in het Latijn 'ik rol' te betekenen. Met de komst van de 164E lijkt dat pas echt betekenis te hebben gekregen.

0A52154

VOLVO 164 REGISTER i.o.

Secretariaat:
F.C.R. Campagne
Schipperstraat 6
1271 VC Huizen
Telefoon 02152 - 50903

Geachte 164-rijder,

Bij Theehuis Crailo in Laren NH wordt zaterdag 15 mei de eerste bijeenkomst van eigenaren en liefhebbers van Volvo's 164 gehouden. De bedoeling is in en rond het theehuis een genoegelijk samenzijn te houden, waarbij het wel en wee van Volvo's drieliter centraal staat. Er zijn reeds plannen om te komen tot een Volvo 164-register dat nauwe banden onderhoudt met de Volvo V44-vereniging. Zo wordt het wellicht beter mogelijk deze karakteristieke Volvo in deze dure tijden op de weg te houden.

Uiteraard zijn op de bijeenkomst liefhebbers en bezitters van alle typen 164 (1968-1975) welkom. Ook u!
Theehuis Crailo is te vinden aan de Rijksweg-west 24 in Laren NH, vlakbij de afslag Huizen/Blaricum van de A1 Amsterdam-Amersfoort. De bijeenkomst begint om 13.00 uur.
Nadere informatie bij Frits Campagne, Schipperstraat 6 in Huizen NH, telefoon 02152 - 50903.



Een Register voor het behoud

Zes jaar was de 164 uit productie toen twee personen in Nederland zich onafhankelijk van elkaar afvroegen of de auto niet snel een club verdiende: in Den Haag Wim van Meggelen, en in Huizen Frits Campagne. Het antwoord was gauw gegeven. Zodra Volvo zelf laat weten dat je maar de zwarte ruitewisser van een 264 moet nemen omdat de originele grijze exemplaren (links en rechts verschillend!) niet meer worden geleverd, is haast geboden. Via (de inmiddels ex) voorzitter Edu Louwerens van de Volvo V44 Vereniging kwam het begin 1982 tot een soort kruisbestuiving en werd het initiatief genomen voor een eerste bijeenkomst van bezitters van een 164. Op 15 mei zou in het Noordhollandse Laren de eerste bijeenkomst worden gehouden. Persberichten werden verstuurd, bezitters opgespoord, 'ruitewisserbrieven' geschreven en verspreid, de locatie geregeld, documentatie vergaard en mooi weer besteld.

De bijeenkomst werd een doorslaand succes. Tientallen bezitters gaven gehoor aan de oproep en verzamelden zich in Laren, waar het tot een geanimeerde samenkomst kwam. Enthousiasme voor het idee alom, en een eerste ledenlijst toonde al direct zo'n vijftig namen. Enkelen gaven blijk wel iets te willen doen voor de organisatie van een club en enkele weken later zaten behalve de initiatiefnemers ook Eduard Pijl, Alex van der Bijl en Arend van der Gijp bij elkaar om het Volvo 164 Register op poten te zetten. Een 'register' omdat 'club' niet paste, 'genootschap' te mooi werd bevonden en 'vereniging' niet waar was. 'Register' gaf ook precies aan wat de bedoeling was: een verzameling mensen die de 164 waardeerde en wilde bewaren. Voorwaarden scheppen om de 164 zo lang mogelijk in originele en zo goed mogelijke staat op de weg te houden. Helpen bij de techniek, zorgen voor een goede verzekering met all risks dekking, informatie via een ledenblad, bijeenkomsten voor de uitwisseling van gegevens en ervaringen, het beschikbaar houden van onderdelen.



Drie vedetten voor zes Volvo's...



Pag: 12 en 13.

Uit "GO" Volvo blad uit de jaren zeventig.

Foto's en tekst spreken voor zich.

Uit archief: Paul van Vugt

12

achter het stuur van zijn eigen Volvo 164E om te Kraainem bij Claudine en hun twee kinderen zo vlug mogelijk te kunnen genieten van een welverdiende maar meestal te korte en te zeldzame rust.

De foto die wij op de achterbladzijde van dit « Go »-nummer publiceren werd geschoten rechtover de zeer mooie villa van Eddy. De twee andere foto's, op deze bladzijde, werden genomen in de tuin van de niet minder mooie villa van Roger De Coster te Tremelo. De wereldkampioen motocross en Paul Van Himst zijn in het burgerleven - wij vertelden het u alzeer - dikke vrienden. Allebei zijn ook zeer geestdriftige Volvoïsten. Zoals Eddy Merckx hebben zij ook een 164E gekozen. Hetgeen dan, als wij de drie 164 - en de drie Molteni-wagens samenrekenen, zes Volvo's geeft voor drie vedetten.

Drie vedetten ? Wij zijn totnogtoe wel zeer weinig galant geweest vermits wij haast vergaten de vierde vedette te vernoemen : Miss Laurie Adam, een verrukkelijke cover-girl uit Los Angeles die ook de verloofde is van Roger De Coster. Het volstaat even haar foto te bekijken om er van overtuigd te zijn dat dergelijke vergetelheid onvergeeflijk is.

C.J. FICHEFET.

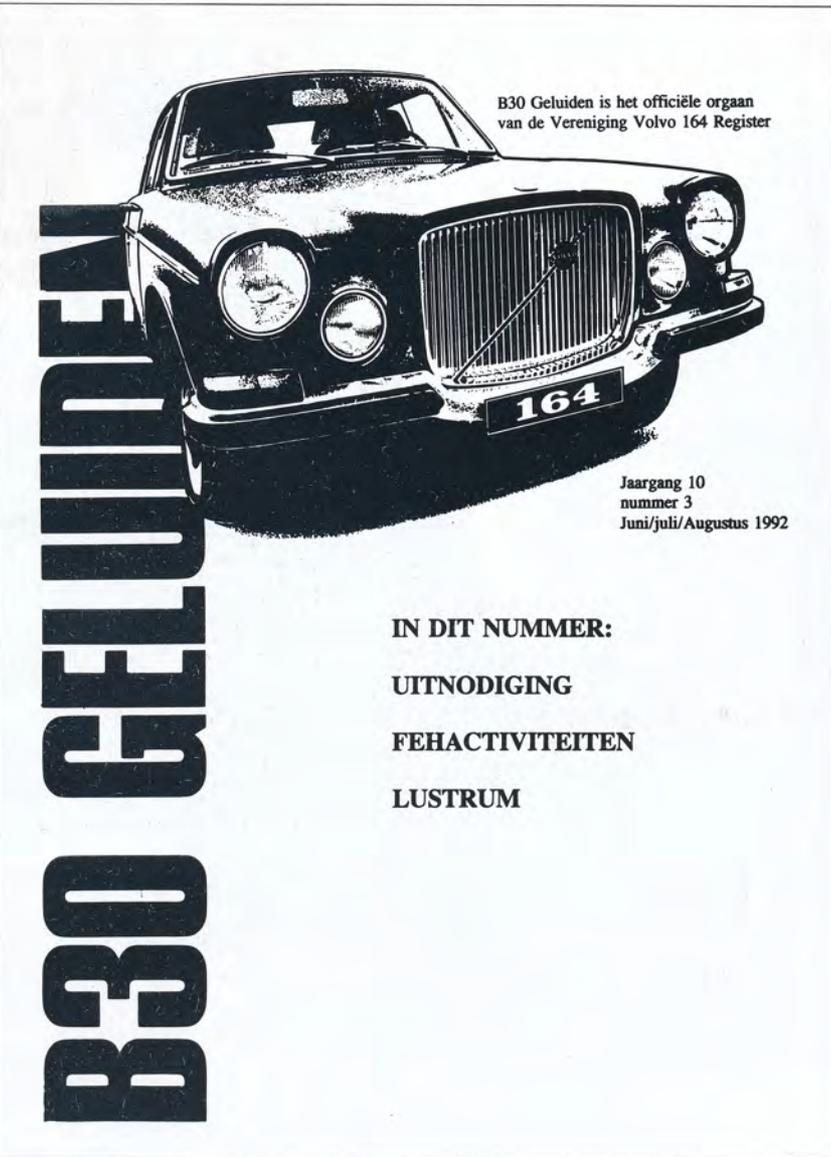




Stuwend

Het blad B30 Geluiden verscheen - weliswaar met als voortdurende bron van zorg: regelmaat- en het ledental groeide. Via Gio Adviesgroep in Almere kwam een goede verzekeringsmogelijkheid en activiteiten (van puzzelrit langs de Vecht tot 'werkplaatsdag' bij Volvo Amsterdam) brachten nagenoeg altijd vele bezitters met hun 164 tot een samenkomst. Ook bij gezamenlijke activiteiten met andere Volvo clubs waren de 164's goed vertegenwoordigd. Ed Pijl nam in de loop der jaren afscheid als penningmeester en George van Camp na hem als technisch coördinator. Wim Simons nam de financiën met bekwame hand over en de techniek kwam in handen van Marten Gerritsen. Arend van der Gijp maakte na ruim vier jaar stuwend bezig zijn plaats voor Leo Lenders. En waar een begin was gemaakt met het opzetten van een bescheiden onderdelendepot kreeg het 'Register Onderdelen Magazijn' (ROM) pas echt vorm door de niet aflatende inzet van (J.F.) Simons senior. Yko Schiltkamp ontlastte voorzitter Frits Campagne door het overnemen van de redactie van B30 Geluiden. Het bestuur meldde zich als donateur van de Fehac, het overkoepelend orgaan van alle autoclubs in Nederland, en toonde zich warm voorstander van samenwerking met V44 Vereniging, 1800ES Register en het later opgerichte 140 Register.

14



B30 Geluiden is het officiële orgaan van de Vereniging Volvo 164 Register

Jaargang 10
nummer 3
Juni/juli/Augustus 1992

IN DIT NUMMER:

UITNODIGING

FEHACTIVITEITEN

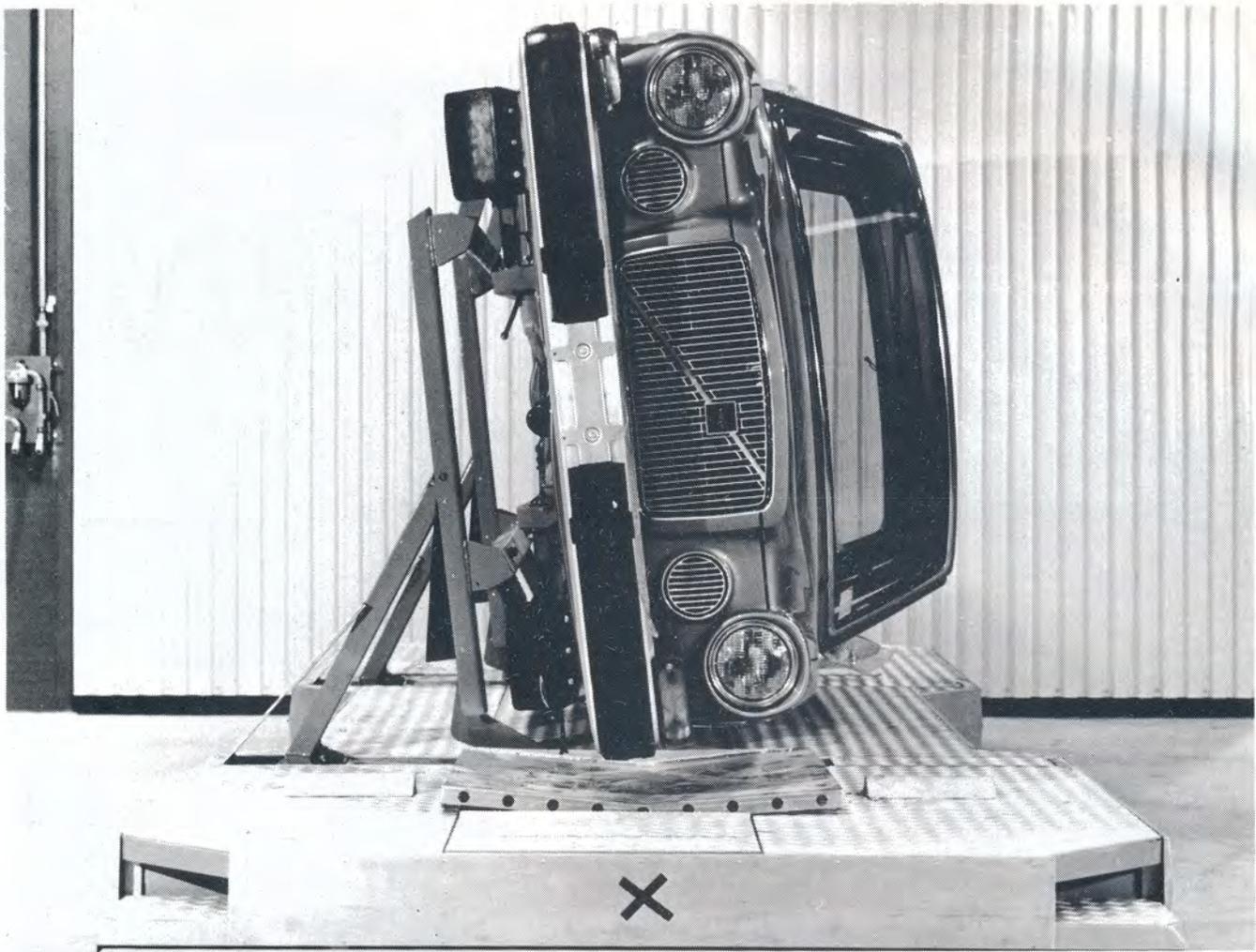
LUSTRUM

Verzekeren

Verzekeren van uw dierbare Volvo 164 is niet alleen verplicht, maar ook verstandig. Het probleem waarmee leden wellicht worstelen is niet waarom er verzekerd moet worden, maar bij wie. Het verzekeren van klassieke automobielen als de 164 is meer maatwerk dan stampwerk, zeker als het op een casco-verzekering aankomt. Van een verzekeraar op dit gebied verwacht je dat hij a. ter zake kundig is, b. redelijke tarieven hanteert, en c. geen problemen maakt als het op uitkeren aankomt. Voor de meesten onder ons is alleen punt b te beoordelen. Voor de punten a en c kunnen we over het algemeen alleen afgaan op iets 'van horen zeggen'. Het Volvo 164 Register heeft dankbaar gebruik kunnen maken van de ervaringen die onze collega's van de 'oudere' Volvo clubs hebben. Met die ervaringen als ruggesteun zijn centraal afspraken gemaakt met Gio Adviesgroep in Almere, waardoor Registerleden hier niet alleen goed, maar ook vaak goedkoper onder dak zijn met hun klassiekerverzekering. Er zijn diverse varianten mogelijk, zoals:

- alleen WA;
- WA met een aanvulling voor brand en diefstal;
- WA met een aanvulling voor mini-casco;
- WA met volledig casco, de zogenaamde all-risks.

De te betalen premie is in het geval van de bonus/malus-regeling afhankelijk van onder meer het schadeverleden, de auto, de woonplaats en het aantal jaarlijks te rijden kilometers. Buiten de bonus/malus-regeling is er in een aantal gevallen ook de mogelijkheid van een vast tarief. Schadegevallen hebben dan geen invloed op het tarief. Voor een casco-verzekering dient de 164 getaxeerd te worden. Gio kan voor deze taxatie zorg dragen. De taxatie moet elk jaar geschieden. Voor acceptatie van de verzekering geldt in ieder geval de eis dat de auto verkeersveilig is. Een recent APK-rapport (niet ouder dan drie maanden) is voldoende.



15

Een Volvo 164E, Amerikaans model, gereed voor de "finishing touch" in de Volvo fabrieken te Gent.

ROM

Geheel in eigen beheer is de onderdelenvoorziening, die voor het gestalte geven aan het doel van het Volvo 164 Register van grote betekenis is. Het is immers noodzakelijk om juiste en bij voorkeur originele Volvo-onderdelen ter beschikking te hebben om de 164's van onze leden zo lang mogelijk veilig en in goede staat op de weg te kunnen houden als blijvend eerbewijs aan het kwaliteitsprodukt Volvo. Daar de 164 reeds meer dan vijftien jaar geleden uit productie is genomen, begint de verkrijgbaarheid van reservedelen problemen op te leveren. Het streven is onderdelen in voorraad te nemen die op korte of langere termijn moeilijk of in het geheel niet meer verkrijgbaar zullen zijn of waarvan reparatie dermate arbeidsintensief (en dus duur) is geworden dat het voordeliger wordt deze nieuw aan te schaffen. Sprekende voorbeelden hiervan zijn onder meer deuren, bandenbakken en spatborden. Het aankopen van onderdelen vergt grote investeringen en gezien het in dit verband betrekkelijk kleine ledenbestand is het kapitaal dat voor aankopen beschikbaar is, niet groot. Het streven is dan ook om elders overtollige voorraden voor een laag bedrag over te nemen en de onderdelen tegen redelijke prijzen aan onze Registerleden ter beschikking te stellen. Met de netto opbrengst kan dan opnieuw worden ingekocht. Ook poogt onderdelen-coördinator W. Hendriks dure onderdelen als mistlampen, wielsieringen en glasranden in grotere aantallen te kopen om zodoende meer aanvaardbare prijzen te bedingen. Er is de mogelijkheid bestellingen te plaatsen van onderdelen die niet voorradig zijn. Deze onderdelen worden via Volvo dealer SERVA B.V. in Amersfoort besteld. Een woord van dank geldt hier in het bijzonder de magazijnmeester Nico van Laar, die altijd alle mogelijkheden uitbuit om toch nog een bepaald onderdeel te bemachtigen.

164



16

Codenummers van onderdelen

Het ROM kan alleen bestaan bij een bepaalde jaarlijkse minimumomzet omdat de vaste lasten en verdere onkosten niet gering zijn. Als onderdelen gewenst zijn, bezoek dan altijd eerst het magazijn (elke eerste zaterdag van de maand, van 12.00 tot 16.00 uur) of pleeg een telefoontje alvorens elders te rade te gaan: dat is ten voordele van uzelf en andere leden van ons Register. De ROM-beheerder is telefonisch bereikbaar op dagen en tijden zoals vermeld in B-3- geluiden. U bent het snelst geholpen als u het chassisnummer van uw 164 weet en ook het codenummer van het onderdeel dat u nodig heeft. Dat bespaart veel zoekwerk. De ervaring is dat anders bij telefonisch contact snel misverstanden ontstaan. In het ROM is overigens een vereenvoudigd onderdelenboek verkrijgbaar dat het zoeken aanzienlijk vergemakkelijkt. Voor zware gevallen is uiteraard ook het complete boek verkrijgbaar. Het ROM is gelegen tegen over de KODAK vestiging, het adres is Zeisterweg 4, Odijk en op verkoopdagen wijzen blauwe 164 bordjes u de weg.

Een Volvo 164 E, Amerikaans model, in de Volvo fabriek te Gent. Het moment van "het huwelijk", zoals intern deze werkzaamheden worden genoemd. Tijdens "het huwelijk" wordt namelijk de motor "in de echt verbonden" met de body. Een huwelijk wat lang stand kan houden wanneer we kijken naar het ledenaantal van het Volvo 164-Register.

I BACK-
SPEGELN

Zo kan het ook

Met de 164 is meer gebeurd dan alleen het produceren van de sedan tussen 1968 en 1975. Boeiende variaties op een sober thema... Zo rond 1965 werd al gedacht over een wat grotere opvolger voor de P1800. Uit de reeks schetsen die Volvo-ontwerper Jan Wilsgaard maakte, werd de P172 gekozen. Een grote 2 + 2, die ver weg aan een Mustang doet denken. De P 172 werd gemaakt met componenten van de in ontwikkeling zijnde 164. De B30 zou in de sportcoupe 180 SAE pk bij 6000 toeren moeten gaan leveren, met carburateurs wel te verstaan! Het oorspronkelijke idee om de motor met drie SU-carburateurs uit te rusten liet Volvo vallen, in de wetenschap dat twee stuks menig monteur al hoofdpijn bezorgen. Een B30 met drie carburateurs is later overigens wel door Penta als scheepsmotor op de markt verschenen. De topsnelheid van de P 172 zou 200 kilometer per uur bedragen. De acceleratie van 0 tot 100 moest in acht seconden rond verlopen. Lang is nagedacht over het gebruik van aluminium om de auto lichter te maken, maar de uiteindelijk gebouwde P172 had een gewoon klassiek stalen koetswerk. Bij de ontwikkeling van de carrosserie werd rekening gehouden met het later bouwen van een cabriolet. In 1967 werd het idee-P172 toch stopgezet. De investeringen waren Volvo te hoog ten opzichte van het risico dat de auto het in de VS ten opzichte van de sportieve Amerikanen niet zou halen. Gekozen werd voor het rekken van het leven van de 1800 serie: voorbode voor de komst van de 1800ES.



De Volvo P-172 bij zijn interne introductie

164

162C

De 1800 ES zou het maar kort maken. Eind 1973 kreeg Wilsgaard opdracht een sportcoupe te tekenen op basis van het komende 260 model. Naar zijn ontwerp werd bij Coggiola in Italië een gewone 164 omgebouwd tot tweedeurs coupe. De voorruit helde aanzienlijk meer en het dak was 6 centimeter lager. Er bestaat slechts een exemplaar van; die staat in een hangar bij een klein vliegveld ten noorden van Göteborg, waar Volvo meer unieke modellen bewaart. De 162C zou uitgroeien tot de 262C, geproduceerd bij Bertone in Italië. Een andere Italiaanse ontwerper, Zagato, had geen opdracht nodig om iets met de 164 te doen. Hij nam het onderstel en de B30 en bouwde er een nogal futuristische sportcoupe omheen. De auto werd tentoongesteld op de Salon van Geneve in 1971. Uiterlijk was alleen aan de karakteristieke schuine streep op de grille de Volvo-basis herkenbaar.



Tijdens een bezoek aan Zweden kreeg Paul van Vugt de kans de voorzijde van de 162 te fotograferen. Het enige exemplaar, ooit door Volvo gemaakt, vertoonde een "trieste" aanblik. De koplampen waren geheel roestig en het bekende Bertone 262 interieur was geheel verwaarloosd. De auto staat inmiddels opgeslagen in een loods waar zij hun opwachting maken eens te verschijnen in een in de toekomst op te richten Volvo-museum.



Marcos

165

De uitstekende prestaties van de B30 waren voor sportwagenbouwer Jem Marsh in Engeland reden om de motor in zijn Marcos te monteren. Hij had al zeer goede ervaringen met de B18. Die Marcos-Volvo was toen—en is nu nog bij historische races—mede door zijn lage gewicht verschrikkelijk snel. De resultaten van de inbouw van de B30A waren echter overtreffend: de snelste Marcos is die met Volvo's 'straight six'; zelfs de versie met de Ford drieliter V6 kan er niet tegenop. Nul tot honderd in 7,5 seconden, berichtte het Engelse blad Motor in die dagen. Een prestatieniveau dat zelfs de Jaguar E-type in verlegenheid bracht. Voor zover bekend is er overigens in Nederland geen Marcos Volvo drieliter. Volvo bouwde van de 164 ook een politie-uitvoering, die in Zweden, andere Scandinavische landen en zelfs Engeland is verkocht. De wagens waren uitgerust met twee zwaailichten, schijnwerper op het dak, eenvoudig (140-)interieur, toerenteller en tal van snuffjes die het de politieman of -vrouw (in Zweden toen al niet ongewoon!) makkelijk moesten maken. Het 'probleem' van het zwart-wit kleurenschema (alle spatborden waren wit, de rest van de auto zwart) werd bij de koplampen opgelost door verchromde ringen standaard te monteren. Terreinvuortuigen met een B30 heeft Volvo ook gebouwd. De C303 had een iets tammer gemaakte B30A in het vooronder: 117 DIN pk bij 4000 omwentelingen per minuut. Ook na het stoppen van de productie in 1975 bleef deze motor in de C303 (opvolger van de 'Laplander') huizen. Het machtige apparaat was vooral voor militaire doeleinden gebouwd (4000 stuks gingen naar de Zweedse landmacht), maar werd voor civiel gebruik ook verkocht. In Tsjecho-Slowakije is de C303 in licentie gebouwd. En ook bij dit voertuig stond de motor zijn mannetje. Een C303 eindigde in de Paris-Dakar rally van 1985 nota bene als vijfde in het vrachtwagenklassement

Dit is geen originele Volvocreatie, maar toch rijden er bij het register enkele kombi's rond. Een 'erkende' 165 wordt natuurlijk voortgestuwd door een B30, maar ooit zagen wij al neuzen op 140's of zelfs een 240.

Hans Preesman is de eerste die zo'n project tot een goed en door de RDW goedgekeurd einde wist te brengen. Na een voorgeschiedenis met een Amazone en een 144 tikte hij een 164 op de kop. Een echt restauratieobject, maar de prijs (f500) was er ook naar. De voorkant was eigenlijk nog het beste, en zo ontstond dan ook het idee om er een goede achterkant van een kombi achter te zetten. "Ten eerste had ik dan een auto waar er niet zo veel van zijn en ten tweede dacht ik toen dat het minder werk was om er een gave achterkant aan te zetten, dan de boel op te knappen. Dat laatste bleek achteraf niet helemaal het geval, het eerste gelukkig wel. De 165 zorgt nog steeds voor veel leuke momenten en verbaasde gezichten van hè, dat kan helemaal niet!"

Informeren bij de RDW leerde dat als de wielbasis niet zou veranderen en de asdruk hetzelfde zou blijven, het mogelijk zou moeten zijn de auto goedgekeurd te krijgen. Het wordt dan gezien als een reparatie. Via Volvo Nederland werden de tekeningen bemachtigd van de bodemplaat van zowel een 145 als een 164. Ook daaruit bleek dat de achterzijdes identiek zijn, de verschillen beginnen waar het voorste subframe begint. Dat is ter hoogte van de voorstoelen, en daaruit volgde dat de plaats waar gezaagd moest worden halverwege de voorruit stijlen en net achter de voorstoelen zou komen te liggen. Het zoeken naar een gave 145 bleek meteen al meer werk dan gedacht. Uiteindelijk werd het toch een 72'er, in plaats van de gewenste '73. De volgende stap was het demonteren van beide auto's en het maken van de lasmal. Het spannende moment brak aan: het doorslijpen van de auto's. Zou dat ooit nog wat worden, die stukken in de schuur? Bij de dorpel werd een zo groot mogelijke overlap gebruikt, van zo'n 50 cm.

Toen de achterkant van de 145 op de mal gezet werd, begon het gelukkig weer op een auto te lijken. Toch kostte het nog veel tijd voordat alles aan elkaar gelast kon worden omdat alles nog nauwkeurig moest worden pas gemaakt. De 145 b.v. was bij de dorpels bijna een halve centimeter breder dan de 164.

De volgende stap was het restaureren van slechte stukken plaatwerk, zoals de binnenschermen voor en achter en uiteraard de reservewiel bakken. Na het monteren van de gerestaureerde wielophanging kon de auto weggebracht om gezandstraald te worden. Vervolgens is de auto toen in de epoxy-primer gezet, en vijf jaar naar dato is Hans Preesman hier nog zeer tevreden over. Met een carrosseriebedrijf in de familie leverde het spuiten uiteraard geen problemen op, en kon tevens het MIG-apparaat weer worden teruggebracht.

Het interieur werd opnieuw bekleed (in verband met de financiën werd het stof) en de elektrische installatie werd aangepast met een ruitewisser op de achterraut, de benzinepomp voor de injectie en wat schakelaars in het dashboard.

Nu kon er een kenteken aangevraagd worden. De tekeningen van de bodemplaat werden met een omschrijving van de werkzaamheden opgestuurd met de aanvraag voor de keuring. Op het keurings-station van de RDW zag de keurmeester eerst helemaal niets bijzonders aan de auto. Hij dacht eerst aan een gaskeuring. Daarna moest de auto nog langs Volvo Nederland, voor een verklaring dat de auto was opgebouwd uit de opgegeven type's. Alles bij elkaar viel het verkrijgen van het kenteken niet tegen.

Na 4 jaar en 100000 km is de auto nu overgegaan naar de vader van Hans Preesman. Een modernere Volvo (760 TD) blijkt toch praktischer als je 60000 km per jaar moet rijden. Maar een 164/5 echt wegdoen, als je er een jaar aan gewerkt hebt, dat kan natuurlijk niet meer.



20 De 6 van de 164

Het zou na het uit productie nemen van de 800-serie in 1958 tien jaar duren voordat Volvo opnieuw een zescilinder op de markt bracht: de 164. Met zijn starre achteras, twaalf stoterstangen en 165-banden niet direct een concept waarvan een automobielliefhebber onmiddellijk in vervoering raakt. Maar op de weg is deze Volvo een heel andere auto dan zijn specificaties of afstamming (van de 140-serie) doen vermoeden. Voor een groot deel verantwoordelijk hiervoor is de B30 zescilinder motor. Om dit niet kinderachtige brok gietijzer (190 kilo) onder te kunnen brengen achtte Volvo een langere neus en een dito wielbasis noodzakelijk (in Engeland zou destijds een firma de zescilinders in 145's hebben ingebouwd; ze hadden daar vermoedelijk de beschikking over een forse schoenlepel!). De neus, in klassiek Engelse stijl—zet 'm maar eens naast een Rover, Jaguar of zelfs Bentley—zorgde voor een veel beter geproportioneerde verschijning. De langere wielbasis en het hogere gewicht verbeterden de rijkwaliteiten aanzienlijk. Het sterke punt blijft de drieliter-motor, die met de 1400 kilo niet al te veel moeite heeft. Zeker de B30E injectieversie laat zich met zijn 160 DIN pk vlot vooruit roeien. Maar ook de 130 pk carburateurmotor (B30A) is een heel plezierige krachtbron. Want de voor een herenauto als onze Volvo veel belangrijker koppelkromme vertoont voor deze versie al een maximum van 21 kgm bij slechts 2500 toeren (is 75 pk). Dat betekent in de praktijk dat er uitermate schakellui en met lage toerentallen kan worden gereden. Dit komt de rust, het brandstofverbruik en zeker niet in de laatste plaats de levensduur beslist ten goede.

Doordacht

De B30 is een zeer traditioneel en in het algemeen doordacht ontwerp. Uitgangspunt voor de Volvo ingenieurs was—om kosten te besparen—dat de motor te fabriceren moest zijn met de tooling die al werd gebruikt voor de viercilinders. Belangrijke grondslagen als stoterstangenconcept, zuigers, cylinderafstand en slaglengte lagen hiermee tevoren vast. Veel onderdelen zijn dan ook uitwisselbaar met de kleinere broertjes, hoewel er ook diverse niet direct in het oog lopende verschillen zijn, zoals de waterpomp of de aansluiting voor het vliegwielhuis. De keerzijde van de medaille is dat de typische B20 kwalen als nokkenas en distributie de zescilinders ook niet onbekend zijn. Het voordeel van de gietijzeren constructie van blok en kop is de slijtvastheid en de uitstekende demping van trillingen en dus lawaai. De in- en uitlaatkleppen staan verticaal op rij. Iedere klep heeft zijn eigen poort; rond voor de uitlaat, rechthoekig voor de minder kritische uitlaatgasroom. De inlaatkleppen van de B30A zijn twee millimeter kleiner dan de exemplaren van de andere versies. De hogere compressieverhouding van de E ontstaat



door bij de kop meer materiaal van het pasvlak af te nemen. De zuigers zijn voor alle versies identiek en voorzien van ingegoten stalen bruggen om de thermische expansie van de zuiger uniform en klein te houden. Hierdoor kunnen de zuigers met zeer weinig speling worden gemonteerd en lopen ze uiterst stil. De bovenste zuigerveer is hardverchromd voor een lange levensduur. De krukas is zevenmaal gelagerd. De voor een zescylinder lijnmotor noodzakelijke trillingsdemper is door middel van een fraaie polygoonvertanding op de neus van de krukas bevestigd. De nokkenas is links in het blok gemonteerd en wordt aangedreven door een fiber (B30A & E) of stalen (sommige B30E en F) tandwiel. Behalve voor de klepbediening zorgt de nokkenas ook voor de aandrijving van de benzinepomp (alleen B30A), de vacuumpomp (alleen B30F), de verdeler en de oliepomp. Gaan de meeste versies met een conventionele ontsteking door het leven, bij de latere versies voor de VS (B30F) werd een Bosch transistorontsteking toegepast.

21

De tandwieloliepomp zit half 'onder water' in het carter en perst olie eerst door de oliekoeler (alleen B30E) en het filter. De zo gereconstitueerde olie wordt via de oliegalerij verdeeld over hoofdplagers, nokkenaslagers, tuimelaars en distributie. De krukas is doorboord zodat de olie ook naar de big-ends wordt geperst. De uit deze drijfstanlagers lekkende olie wordt tegen nokkenas, zuigerpennen en cylinderwand geslingerd. Voor de zuiger is de olie ook een belangrijke weg om zijn warmte kwijt te raken.

Vermogenswinst

Het brandstofsysteem voor de carburateurversie bestaat uit twee Stromberg constantvacuumcarburateurs op een gecompliceerd spuitstuk. Bij weinig gas wordt het mengsel via een speciale, door de uitlaat verwarmde kamer geleid, zodat alle benzine verdampt. De verbranding zal dan vollediger verlopen, wat uiteraard ook de emissie van schadelijke koolwaterstoffen beperkt. Bij vol-gas wordt dit systeem kortgesloten, omdat het anders te veel vermogen zou vergen. De inspuitsmotoren zijn voorzien van een volledig elektronisch Bosch injectiesysteem, de D-Jetronic. Sensoren bepalen hoeveel benzine op welk moment wordt ingespoten. De belangrijkste zijn een toerentalgever, een motortemperatuurmeter, een buitenluchttemperatuurmeter en een sensor die de stand van het gaspedaal aangeeft. Het regelsysteem kreeg vorm door de ontwikkeling van de elektronica; een chip of microprocessor is in de regelkast (onder de rechter voorstoel) echter niet aanwezig. Transistoren bepaalden de stand van de techniek destijds. Het systeem, dat net zo betrouwbaar is als zijn stekertjes, is later door Bosch doorontwikkeld tot de huidige, wat uitgekledde, varianten. De bij een injectiesysteem hogere toepasbare compressieverhouding en het gunstiger in- en uitlaatspuitstuk zorgen hier voor een belangrijke vermogenswinst. Om te kunnen voldoen aan de strenge Californische eisen torst de B30F daarnaast nog een uitlaatgascirculatiesysteem (EGR), naverbranding (AIR) en een eentraps katalysator mee. De B30F komt dan ook niet verder dan 145 DIN pk.

164

Schakelen

De oudere types zijn meestal uitgerust met een handgeschakelde vierversnellingsbak. Ze maken een voor de 164 kenmerkend, wat gierend, geluid. De '74 modellen -met standaard overdrive- hebben daarvan door de toepassing van een ander lager aanzienlijk minder last. Montage van het nieuwe type conish (rol)lager is overigens ook in oudere versnellingsbakken mogelijk. Wellicht te overwegen bij revisie van de versnellingsbak. Een overdrive -leverbaar in vrijwel alle modeljaren- zorgt voor verlaging van het motortoerental met zo'n 15% in de vierde versnelling. Zo kan zuiniger en met minder motorgeruis worden gereden. De overdrive wordt elektrisch in- en uitgeschakeld door middel van een hendel rechts aan de stuurkolom.

De 164 is ook—en veelvuldig—met automaat geleverd. Het is een versie van de Borg Warner 35, een drietraps automaat met 'kick down'. Bij het vol intrappen van het gaspedaal wordt automatisch een lagere versnelling gekozen. Bij de vroege types zat de bedieningshendel voor de automaat aan de stuurkolom, later verhuisde die naar de vloer. De overbrengingsverhouding van de achteras hangt af van het type versnellingsbak dat is gemonteerd. Standaard zorgt de combinatie vierbak plus overdrive voor de hoogste snelheid bij een bepaald toerental.

Veiligheid

De 164 is gemaakt in een tijdspanne dat Volvo het oog op (bijna louter) veiligheid gericht hield. Zelfs de starre achteras heeft daarmee te maken: Volvo stelt dat een starre as bij glad wegdek een aanzienlijk constantere tractie heeft dan een onafhankelijke achterwielophanging waarop de aandrijving is gemonteerd. Voor lokatie van de as—zowel in lengte als in dwarsrichting—zorgt een vijftal in rubber gehangen stangen. Veiligheid ook merkbaar in het remsysteem, dat voor alle types dubbel volgens het triangelsysteem is uitgevoerd. Elk remcircuit werkt op twee voorwielen en een achterwiel. Mocht een circuit uitvallen, blijft altijd de remwerking op twee voorwielen en een achterwiel behouden: 80 procent. Rondom zijn schijfremmen gemonteerd, vanaf '72 voor van het geventileerde type. De 164 remt er fantastisch mee.

Een korte beschrijving van de verschillende modeljaren.

22

De Volvo 164 is van 1968 tot en met 1975 in productie geweest en gold als het topmodel van Volvo in die dagen. Op de Nederlandse markt zijn enkele duizenden exemplaren afgezet, tegen een totale productie van een kleine 160.000 stuks. De verkoop begon in Nederland in het voorjaar van 1969. De 164 kostte toen 18.990 gulden. In 1974 moest rond de 30.000 gulden voor een 164 worden betaald. Het model 1975 is alleen op de Amerikaanse markt verkocht.

- **Modeljaar 1969**, typeaanduiding 164S, productieaantal 14.100. De 164 in zijn oervorm. Een warm ogende, fraaie stoffen bekleding, die echter ook tamelijk slijtagegevoelig is. Voor sommige landen werd leren bekleding geleverd. Stoelen zonder hoofdsteunen en deurpanelen zonder portiertassen, vaak in twee kleurschema. De schakelpook heeft een grote bolle knop. De mistlampen waren extra; standaard zaten op die plek aluminium roosters. De meeste exemplaren hebben een in rubber gehangen voorruit, later wordt dat gewijzigd in een gelijmd exemplaar.



- Veranderingen modeljaar 1970, typeaanduiding T, aantal 20.200.

Vrijwel geen wijzigingen. De stoelen krijgen zeer brede hoofdsteunen en de mistlampen zijn nu standaard. Overdrive als extra leverbaar.

- Veranderingen modeljaar 1971, typeaanduiding U, aantal 20.390

Wielbasis met twee centimeter verlengd tot 272 cm. Leren bekleding, hoofdsteunen worden smaller, en klokje (op tunnel) worden standaard. Rolgordels.

- Veranderingen modeljaar 1972, typeaanduiding W, aantal 21.660.

Introductie 164 E. Alle Nederlandse modellen schuifdak standaard. Dakrand krijgt sierlijst van 'chroom' (RVS). Chromlijst op deuren. Verzonken handgrepen. Bredere wielen met vierkante gaten. Wielsieringen krijgen rechte hoek en worden zeer gevoelig voor stoepranden en andere obstakels. Dashboard krijgt middenconsole met klok en knoppen voor onder meer knipperlichtinstallatie.

- Veranderingen modeljaar 1973, Typeaanduiding Y, aantal 28.500.

Facelift. Voorzijde krijgt kleinere grille en rechte bumper met ander rubberprofiel. Iets andere achterzijde met grote rechthoekige achterlichten.

Dashboard met 'ronde' klokken, toerenteller in 164 E standaard. Hoofdsteunen smaller. Op sommige markten wordt ook 164 TE (top executive) leverbaar: met airco (Brrrr), koplampwissers, hoofdsteunen achterin. Voorts standaard: kaartleeslamp achterin, schildjes op auto, radio.

- Veranderingen modeljaar 1974, Typeaanduiding A, aantal 29.617.

Alleen 164 E nog in Nederlandse programma opgenomen, verkrijgbaar met automaat of vierbak met overdrive. 'Dikke' bumpers voor en achter. Tank verhuist meer naar voren voor minder overhang en meer veiligheid. Tankdop achter luikje. Voorportieren zonder tochtraampjes. Bestuurdersstoel met verwarming. Lampje op dashboard voor defect verlichting.

- Veranderingen modeljaar 1975, Typeaanduiding B, aantal 20.601.

Voor zover bekend alleen naar Amerikaanse markt geëxporteerd, maar opgenomen omdat er in Nederland enkele exemplaren rondrijden. Bodemplaat en interieur van Volvo 264: dashboard met rechthoekige ventilatieroosters. Andere stoelen, met open hoofdsteunen. Andere centrale bevestiging gordels. Brede achterlichten van 264. Elektrische ruitbediening en airco standaard.



Herenleed

'Roestbruin zult u in het kleurengamma tevergeefs zoeken 'adverteerde Volvo ooit. Nu, twintig jaar later, moeten we deze mededeling met een flink korreltje (wegen)zout nemen. Hoewel een 164 zeker niet thuishoort in de categorie 'erkende roestbak', zijn exemplaren die de tand des tijds ongeschonden hebben doorstaan uiterst zeldzaam aan het worden.

Dat is natuurlijk jammer, want hoewel je alles kunt repareren en vervangen, blijft het maken van een nieuwe body wel het meeste werk. Vraagt u maar eens na bij iemand met ervaring. U krijgt dan een verhaal in de trant van 'het leek eerst zo'n klein plekje dat je in een zaterdag wel even kon aanpakken'. Vervolgens blijkt het dan een jaar werk voordat men al restaurerende de auto rond is en weer uitkomt waar men begonnen is. Echt zware gevallen bekennen vervolgens dat ze de eerste ingrepen toen nog maar even (met de ervaring van een jaar carrosserie bouwen) overgedaan hebben.

Het is daarom aan te bevelen om bij het aanschaffen van een 164 de beste carrosserie te kopen die u kunt vinden. Een ander interieur oppikken of een andere motor in het vooronder laten zakken is een probleem van een geheel andere (ook financiële) orde dan dat van een complete bodyrestauratie. Voor een onge oefend oog valt het echter niet mee om roestschade op te sporen en te beoordelen. De zaken die direct opvallen zijn vaak cosmetisch en makkelijk te repareren, terwijl de verborgen maar technisch belangrijker gebreken doorgaans lastiger te verhelpen zijn. Op het gevaar af u het bekende eerstejaars-medicijnen syndroom aan te gaan praten (studenten die denken dat ze alle enge ziekten uit het dictaat hebben) zullen we de lichamelijke klachten van onze 164's maar eens op ons spreekuur behandelen.

Gezien het imago van onze Volvo wordt u wel verzocht deze informatie vertrouwelijk te behandelen.

{PLAATJE(S) MET AANGEGEVEN DE VOLGENDE ONDERDELEN}

Front

Motorkap

Spatborden

Paravent

Voorruitomlijsting

Puntlasnaden dakgoot

Deuren

24 B en C zuil

Dorpels

Wielkastrand

Achterraand

Reservewielbakken

Kofferklep

Achterplaat achterbumper

Dwarsbalk onder radiator

Bevestiging voorwielophanging

in langsliggers

Motorkapscharnieren

Schutbord

Kriksteunen

Binnendorpels-vloer

Achterste wielkuip

en-schokdemperbevestiging

Bodemplaat over langsligger

boven achteras

Aanhechting panhardstang

Langsligger naast reservewielbak

Dwarsbalk voorwielophanging

Wieldraagarmen onder en boven

Onderste langsarmen voor achteras



Zoals uit de bijgaande illustraties blijkt zijn er weinig plaatsen die u bij een roestonderzoek bijvoorbeeld uit kunt sluiten. Voor u over een prijs kunt onderhandelen moet u de hele auto nauwkeurig aan een inspectie onderwerpen. En daarbij moet u niet alleen letten op de aanwezigheid van roest, maar ook op de afwezigheid. Geen roest kan duiden op een prachtig geconserveerd exemplaar, en in dat geval van harte proficiat. Het kan ook duiden op een deskundig gerestaureerd object, en zeker als de restauratie al enige jaren oud is en netjes gedocumenteerd, kan ook een gerestaureerde wagen een verstandige keuze zijn. Maar

Met de handen in de zak

Waar gewerkt is, is vaak opnieuw gelakt, en dus beginnen we onze keuring met een inspectie van de lak. Dit kan het beste in daglicht gebeuren, en de auto (en de grond) moet droog zijn. Geeft de verkoper er echter de voorkeur aan u 's nachts te ontvangen, na een licht regenbuitje en pal onder een natriumlamp, dan maakt u zich maar beter direct uit de voeten.

In de fabriek worden de auto's gespoten als ze nog geheel naakt zijn. Dit zal ook vaak het geval zijn als er een complete restauratie is uitgevoerd. Bij deelrestauraties zijn echter vaak kleurverschillen, spuitniveaus of verfranden te vinden. Andere sporen kunnen nog zijn: verf op de onderbodycoating of uitlaat, kabelbomen in de carrosseriekleur, verfrandjes rond ramen of strips, restjes afplakband, scherpe plamuurrandjes, schuurkrassen, ontbrekende stickers zoals de dealersticker achterop, de reflecterende Volvostickers in de deuren of stickers onder de motorkap bij de radiator. Let ook eens op de (las)naden in de carrosserie. Zijn die links en rechts gelijk, en aanwezig waar ze aanwezig horen te zijn? Trek alle deuren open, kijk in de kofferbak, en hoe staat het onder de motorkap? En hoe is de bitac aangebracht? Origineel zijn de dorpels gelakt, en een verse dikke laag over de gehele onderkant is doorgaans een zeer veeg teken.



De tweede ronde

U heeft nu misschien genoeg gezien om de thuisreis te aanvaarden, maar in het andere geval begint u nu aan een inspectie van het exterieur plaatwerk.

Het front is helaas dubbel uitgevoerd: een binnenbak is ter hoogte van de bumper tegen de buitenplaat aan gepuntlast. Deze naad wil nog wel eens problemen geven, ondanks het feit dat de plaat verzinkt is. Bij overspuiten zie je nog wel eens dat de spuitser met deze grondlaag problemen heeft gehad. En bij plamuurwerk wil de naad tussen het afschroefbare spatbord en het front nog wel eens verdwijnen.

25

De motorkap is helaas ook alweer dubbel uitgevoerd, net boven de aanhechting van de scharnieren. Een op deze plek rotte motorkap kan bij een frontale botsing losraken en vervolgens als een guillotine door de voorruit komen zetten, dus behalve de esthetiek is hier ook de veiligheid in het geding. Vaak is dit probleem op afstand al herkenbaar omdat de zware motorkap door de roest al zo verzwakt is, dat hij licht begint te knikken. De motorkapscharnieren moeten ook aan de binnenschermzijde nog degelijk vastzitten. Het inzetplaatwerk om deze plaats te repareren is redelijk 'fast moving', maar jammer genoeg wordt het reparatie stuk er vaak ook erg 'fast' (=slordig) ingezet.

De spatborden bij de 164 zijn niet voorzien van binnenschermen, dus ook hier kunnen problemen optreden, bijvoorbeeld net achter de koplampen, maar vaker achter het voorwiel rond het typeplaatje.

De hoek van het schutbord wil hoog achter de voorwielen ook nog wel eens verdwijnen. Dit valt pas echt te constateren als u de spatborden zou verwijderen, maar een natte vloer binnen in de auto is soms een vingervijzing.

Het paravent is de benaming van de plaat

voor de voorruit waar de ruitewisserassen doorheen steken. Kennelijk wordt deze plaat mechanisch nogal belast, want vooral de hoeken willen nog wel eens doorroesten.

De voorruitomlijsting is ook bij de meeste 164's een zwak punt. Op de zeldzame (vroeg) exemplaren met een in rubber gevatte voorruit na, hebben alle Volvo's van deze jaren een 8-delige rvs omlijsting om de kitrand af te dekken. Deze lijsten beschadigen echter de lak waardoor de voorruitspanning begint te roesten. De kit raakt dan los waardoor lekkage rond de ruitrand ontstaat, en waardoor ook de bodem aangetast zal worden. Veel mensen gaan er dan ook toe over om de latere op rubber liggende lijst van de 240-serie te monteren.

Niet zo in het zicht lopend, maar wel heel vervelend is roest in de puntlasnaden onder de dakgoot. Vaak lastig te zien omdat u tegen het licht moet inkijken, maar vaak goed te voelen met de vingertoppen.

Bij alle deuren wil de onderste rand (felsnaad) nog wel eens problemen geven, wat opgelost kan worden door de deurplaat of de onderste helft van de deurplaat te vernieuwen. Onder aan de deur is dat vaak goed te zien: de misere begint met de felsrand die gaat open staan. Vervolgens moeten we nog onderscheid maken naar bouwjaar. Tot '73 waren alle deuren opgebouwd uit een stalen deur en een aluminium raamprofiel. Deze portieren zijn herkenbaar aan de tochtruitjes met opgelijmde en er weer afvallende scharnieren. Bij de '74-er deuren zijn de scheerraampjes vervallen, is het raamframe aan de deur vastgelast, en is ook het raamstrijkrubber veranderd. De puntlassen van het raamframe in de deur willen nog wel eens inscheuren, en onder



het raamafstrijkrubber kan veel ellende schuil gaan. Deze laatste misere maakt op zich opmerkelijk door roestblaasjes boven op de deur tegen de strip. Het goede nieuws is dat deze deuren nog heel lang in de 240 serie zijn toegepast. Niet dat goede 240 deuren zo eenvoudig te vinden zijn, want de latere 164's en vroege 240's zijn wat meer roestgevoelig dan de oudere typen. Dat schijnt samen te hangen met de overstap naar een waterverdunbare grondlak in die tijd. Erg milieu-, maar minder consumentvriendelijk.

De B en C zuil zijn de namen van de middenste deurstijl en de 'stijl' voor het achterwiel. De aanhechtingen van deze stijlen op de dorpel wateren niet goed af, waardoor deze punten, ook al door de hoge mechanische vervorming rond deze openingen, problemen kunnen geven. De fabriek past hier puntlassen toe, en geen plamuur, bij reparatiewerk zal vaak

een andere methodiek toepassing vinden. De dorpels zijn van het geventileerde type. In de praktijk betekent dit dat u er voor een heel plantsoen bladeren en modder uit kunt halen. Niet bevordelijk voor een lange levensduur, maar daar bent u dan al achter. Restauratiewerk herkent u aan losgeboorde of niet originele punt- of MIG-lassen op de naden en plamuur aan de veranderende klank als u de dorpel afklopt. Bitac is hier vaak een veeg teken.

De achterste wielkastrand wil ook nog wel eens vroegtijdig de geest geven, beginnende vanuit de hoek bij de deur. Ook hier is namelijk weer sprake van een naad en dubbel uitgevoerd plaatwerk. Reparaties zijn meestal zichtbaar vanuit de koffer (karton wegnemen) en vaak ook te zien/voelen aan de naad tussen binnen en buitenscherm.

De achterraandrand kan eventueel inroesten. De ruit dicht dan niet meer helemaal af en water kan de koffer en de passagiersruimte inlopen en daar weer allerlei onheil aanrichten. In de zon hebben deze auto's vaak een beslagen achterraand.

Over de reservewielbakken kunnen we helaas kort zijn: altijd prijs.

De kofferklep is een stevig ding, (zeker als de gasveren leeg zijn gelopen) maar bij sommige exemplaren is de achterste rand sterk aangetast. Ook wil het profiel voor het afdichtingsrubber wel eens wegwijnen.

Verscholen achter de achterbumper zit bij beide typen een puntlasnaad over de hele breedte. Altijd even controleren vanuit de koffer, ook omdat aanrijdingsschade dan vaak opvalt.



Door de knieën

Tot nu toe kon u volstaan met redelijk comfortabel rond de auto te wandelen. Maar als u nog steeds niet gillend op de vlucht bent geslagen wordt het nu tijd om gewapend met een zaklamp door de knieën te gaan, of, wel zo gemakkelijk, om de auto op een put of brug te zetten. We beginnen voor met het bekijken van de dwarsbalk onder de radiator. Deze balk heeft nogal last van condens (warme radiator) en mechanische spanningen. Ook de remleidingen zullen op die plek niet het eeuwige leven hebben.

Het volgende punt is de bevestiging van de voorwielophanging in de langsliggers. In ieder geval moeten alle 4 bouten aanwezig, en de bevestigingsoren intact zijn. Na escapades over vluchtheuvels hoeft dat niet meer het geval te zijn.

De kriksteunen, en dan vooral de voorste exemplaren, willen nog wel eens losroeten. Ook al omdat de originele krik de steunen zeer ongunstig belast. Een eenvoudig schaarkrikje is bij suspecte exemplaren wel zo verstandig, en ook de APK let op dit onderdeel.

De binnendorpels vormen origineel één geheel met de vloer. Vooral als de auto veel last van lekkage heeft gehad kan hier alternatieve drainage zijn ontstaan. De schokdemperbevestiging in de achterste wielkuipen is een duidelijke constructieve misser. Hier bevindt zich namelijk een grote tegen de wielkuip aan gepuntlaste plaat, die als functie heeft de bovenste bevestigingsbout van de schokdemper te ontlasten. Bij de latere 240 is deze plaat weggelaten, want deze constructie is zeer roestgevoelig. Bruine vlekken op de wielkuipen binnen in de koffer geven aan tot waar deze versteviging zich uitstrekt. De driehoeksplaten zijn trouwens los leverbaar, hoewel ze onvindbaar zijn in het onderdelenboek.

Nu we toch nog even een blik in de koffer werpen nemen we gelijk even de bodemplaaf over de langsliggers boven de achteras mee.

Van onderen controleren we nog de aanhechting van de Panhardstang, de stang die de achteras van links naar rechts op zijn plaats houdt. Voor gare exemplaren is het is niet onbekend dat deze constructie uit de bodem scheurt.

De langsligger naast de reservewielbak kan eventueel doorroeten, maar door eerst de toch doorgeroeste reservewielbak te verwijderen kan de restaurateur er redelijk bij.

Tot zover de body, maar voor wat de roest betreft zijn we nog niet klaar. Ook de wielophanging bestaat uit staal en wordt bloot gesteld aan weer en wind, en vooral aan pekelen en wisselende belasting. Zeker bij exemplaren met 3 ton of meer op de klok is hier oplettendheid geboden. De dwarsbalk van de voorwielophanging

is een fors stuk ijzer, maar zeker niet per definitie immuun voor de tand des tijds. Ook wil de roestduivel zijn tanden nog wel eens in een onderste (rond de veerschotel) of bovenste (bij de draaipunten) wieldraagarm zetten. En dat geldt ook voor de onderste langsarmen voor de achteras. Aan de draagarmen mag bovendien van de APK niet gelast worden.

Het mechaniek.

Over de mechaniek kunnen we gelukkig veel korter zijn. Mits goed verzorgd (beurten op tijd, goede olie, niet jaren stil laten staan enz) kunnen 164 vele kilometers mee. 300.000 km zonder ingrijpende revisies is redelijk normaal. De distributietandwielen hebben het dan ongetwijfeld al een keer begeven, maar verdere schade hoeft dat niet aan te richten. Veel injectieversies hebben trouwens stalen tandwielen die iets meer lawaai maar veel minder sores geven. Het zwakke punt van de motor is de nokkenas. Als er geen tikkende geluiden uit de motor komen, en ook het uitlaatgeluid regelmatig is zou het nog in orde moeten zijn. Goede olie gebruiken, tijdig verversen, en duimen. De versnellingsbak heeft alle eigenschappen van een landbouwtractor, en was nieuw ook al niet stil. De overdrive moet het gewoon doen (alleen in 4 (zeker niet in de achteruit=krak)), evenals de synchromesh (let vooral op 2 en 3). De automaat moet netjes zonder bonken schakelen. Een trekhaak en geen oliekoeler voor de bak (moet in de radiateur zitten) is hier geen goed teken, ook al omdat de automaat toch niet de levensduur van de handgeschakelde bakken kan benaderen.

De motorrubbers willen nog wel eens inscheuren, en het versnellingsbakrubber

wordt vaak week van de gelekte olie.

De remschijven en klauwen moeten in goede conditie verkeren, en dan remt een 164 modern goed. De handrem is een ander verhaal, zelfs in tiptop conditie heeft deze nauwelijks enige invloed. (Terwijl ik dit schrijf heeft een overbuurman net zijn 240 (zelfde constructie) terug gevonden: die was door de handrem heen het tuinpad afgereden. Het was wel even zoeken, want we wonen hier prachtig met een kanaal voor de deur.)

De wielophanging is vrij gecompliceerd met meer dan 20 silentblocks en 8 stuur- en fuseekogels. Veel werk om het allemaal te vervangen, en bij elkaar veel geld, dus enige aandacht is hier op zijn plaats. Strak zal een 164 nooit sturen, maar rammels en tikken bij hobbels of remmen zijn in ieder geval fout.

Het interieur is van een zeer goede kwaliteit. Jammer alleen dat soms het leer langs de naden scheurt. Het schuifdak was een standaard accessoire, en alles is nog leverbaar. De biesjes zijn wel exorbitant duur. Ook exorbitant duur, en nauwelijks leverbaar zijn de mistlampen in het front. Niet gebruiken is hier bevordelijk voor een lang leven. Niet leverbaar zijn inmiddels enkele onderdelen zoals sommige neusschildjes, de gebogen voorbumper, chroomlijsten onder de portieramen (tot 74), en het Volvo embleem op de diagonale streep over de grill.

Lijstje prijzen

Spatbord f 420, deur f 600, front f 1100, motorkap f 650, wielbak f 100, repa plaat schokdemperbev. achter f 40, ruilmotor f 4500, (B30A), grote rubberbussen van wielophanging v+a. f 900.



