

AUTO MOTOR

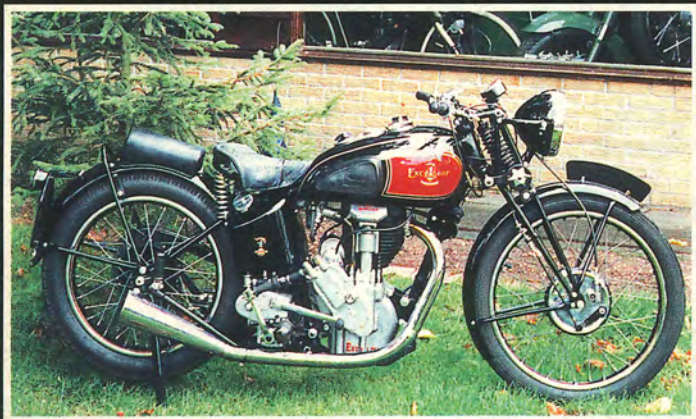
klassiek



3

f 4,95 - Bfrs. 100
12e Jaargang nr. 3
Maart 1996

- Circa 850 Kleine Advertenties • Landia Historische Karts**
● Aankoopadvies MG Midget ● Ongerestaureerde veteraan-motoren
● Excelsior Manxman ● Volvo 164



Zweeds paradepaard

Wie bij Johan Everaerts op bezoek komt kan voor twee dingen komen. Hetzij behang, verf en rollers, hetzij Volvo's. Wij kwamen dan toevallig voor Volvo's, maar wanneer hij met hetzelfde enthousiasme over de 'monodek' van Histor praat als over Volvo's dan moet het de best lopende verfwinkel in het brabantse land zijn. Johan is de trotse bezitter van Nederlands mooiste Volvo 164. In de diepglanzende bordeauxrode lak heeft het gezicht van menig Volvo liefhebber weerspiegeld. Gedurende twee jaar heeft Johan, met hulp van zoon Mark, de auto gerestaureerd. Bloed, zweet en tranen zitten erin.

Twee decennia Volvo liefde

Voordat de garagedeuren voor het eerst openzwaaien heerst er een bittere koude en een angstvallige spanning onder de aanwezigen. De aanblik van een dergelijk fraai gerestaureerde Volvo 164 is echter hartverwarmend. Johan, eerst een beetje de kat uit de boom kijkend, ontdooit langzamerhand. Het enthousiasme voor het merk Volvo ziet diepgeworteld. Zoon

Mark brengt al hetzelfde enthousiasme voor het merk op. Al gauw vliegen ons de details om de oren. Drielliter zescilinder, vierbak met overdrieve. Haarlijn worden de plekjes in de smetteloze carrosserie aangewezen waar de blikschaar en de lastoorts met vaardige hand geleid moesten worden. De betrouwbaarheid van de grote zescilinder, het gevoel van soliditeit, het prachtige leren interieur, alles passeert de revue. Het mag

duidelijk zijn: zelfs de Volvo 164, het toenmalige Volvo vlaggeschip is niet zomaar een oude Volvo meer. De bejaarde Zweed heeft inmiddels de status van liefhebbersauto bereikt. Vroeger heeft de Volvo 164 een zware strijd moeten leveren in een markt waar merken als Mercedes en BMW domineerden. Tegenwoordig is dat allemaal anders geworden. Johan heeft inmiddels een band met die auto.



De gelijkenis met de 144 is evident, de 164 heeft echter toch een heel eigen karakter.



Een moeilijk hoekje, hier komen o.a. dorpel, spatbordrand, binnenwielbak en portierstijl bij elkaar.



Zou het nog goed komen?



Toch wel!

Zoiets groeit vanzelf wanneer je er eenmaal twee jaar mee bezig bent geweest en je al die tijd reikhalzend uitkijkt naar het moment dat de oude baas weer in zijn oude glorie zal herleven. De band met het merk Volvo in het algemeen ontstond bij Johan jaren, jaren en jaren geleden. Ruim twintig jaar geleden kocht hij zijn eerste Volvo. Het was een diepglanzende donkergroene 122S, uit 1968. De kiem was gelegd. Zo'n drieëneenhalf jaar was deze Volvo een betrouwbare kameraad. Door weer en wind, zonder sputteren, bracht deze bondgenoot hem gedurende die lange tijd zo'n 45.000 kilometer door het Brabantse, en ander land.

Daarna werd deze betrouwbare bondgenoot ingeruild, voor wat later een iets minder betrouwbare bondgenoot bleek. Een oranje (!) Volvo 142 met brandstofinjectie. Vooral het injectiesysteem was een bron van onderhoud, zodanig dat Johan al na anderhalf jaar besloot deze auto de deur uit te doen. De plaatselijke boomkweker heeft er nog heel wat boompjes mee weggebracht.

De volgende auto was een vreemde eend in de bijt; een Triumph Dolomite. Engels dus. Johan daarover: "Het was altijd wat met dat ding. Of hij deed helemaal niets, of je mocht onder het rijden het gas niet loslaten want dan sloeg de motor af." Niet echt de auto voor een Volvo man, want dat was Johan inmiddels geworden. De volgende Volvo zou echter weer wat duren. Maar hij kwam. In 1983 kocht Johan een opgevoerde Volvo 121. Brandweerrood, en hij ging ook als de brandweer. Zo'n honderdveertig PK onder de motorkap, dankzij onder andere een paar dubbele Webers. De binnenschermen moesten uitgeklopt worden om daar plaats voor te maken. De opgevoerde motor was echter niet de reden dat Johan deze auto kocht, maar wel de keiharde carrosserie. Vrij snel na de aankoop werd de auto voorzien van een 'nieuw' B18 blok met een enkele carburateur. Het werd wat leger, maar ook origineler. De 'speciale-spoed-spullen' werden verkocht aan een Volvo liefhebber met meer haast.

Lange tijd was deze Volvo, net als de eerste,

een trouwe bondgenoot maar na zo'n acht jaar besloot Johan dat de auto rijp was voor een volledige restauratie. Ondraaglijk was daarbij alleen het idee om dan een hele tijd zonder Volvo te

moeten. Johan ging dus op zoek naar een vervangende auto. Het liefst ook een Amazon. Helaas. Of het was te duur, of er zat te veel werk aan. Door toeval kwam Johan op het spoor



Het interieur was veelal van leer voorzien. Een Engels tintje, net als de overdrive trouwens.



De zes cilinder (B 30) was in principe een B 20 met twee extra cilinders.



Vele uurtjes later zag het er zo uit.



De dwarsbalk onder radiator is een zwak punt.



Maar ook dat kon gerepareerd worden.

van iets heel anders. Op een beurs in België trof hij een donkerrode Volvo 164 uit 1971 (een U-serie, voor de kenners). ... U raadt het al. Dat werd 'm, na een proefritje en wat onderhandelen met de Belgische eigenaar.

Het was geen verkeerde auto, zo leek het. De carrosserie zag er best goed uit en het leren interieur was zonder scheuren of gaten. De motor liep prima en de versnellingsbak schakelde feilloos.

Per ambulance werd de auto opgehaald en ingevoerd.

Eenmaal in de garage werd de auto nog eens goed bekeken. De eerste indruk leek gedeeltelijk te kloppen. De techniek was voor het grootste gedeelte perfect in orde. Alleen de carrosserie. Nadere inspectie onder wat sierstripjes hier en daar en in de kofferruimte leerden dat er toch wel wat carrosseriewerk in aantocht was. De roest had zich toch al genesteld. Het was even slikken. Een moment voor bezinning. In plaats van een geschikte vervanging voor Amazon, terwijl die gerestaureerd werd, had Johan nu twee restauratieobjecten! Eigenlijk was dat niet de bedoeling. Bij nader inzien bleek de restauratie van de Amazon eigenlijk toch niet zo dringend. Besloten werd om eerst de 164 aan een grondige restauratie te onderwerpen en de Amazon technisch in orde te laten maken. Aldus geschiedde.

Restauratie 164

De restauratie van de 164 bleek een leuke vingeroefening te zijn voor de restauratie van de Amazon. Vooral wat betreft het plaatwerken werd een grote ervaring opgedaan. Alhoewel de carrosserie van de 164 zeker niet in de categorie moedigste restauratieobjecten valt, zat er wel het een en ander aan laswerk aan. Bij deze restauratie bleek overigens van groot voordeel te zijn dat het hier een 'onbedorven' auto betrof. Er was nooit aan gelast, en er was duidelijk te zien dat de auto in België in de handen van een liefhebber was geweest. Toch was er het een en ander verrot, maar dat mag ook wel na ruim twintig jaar!



De bevestiging van de sierstrip van de voorruit is extreem roestgevoelig.

De rechter reservewielbak was duidelijk aan vervanging toe, maar hetzelfde gold voor de verstevigingen die in de wielbakken achter gelast zijn voor de montage van de schokbrekers en de gordels. In de loop der tijd nestelt zich achter deze gepuntlaste platen vocht en krijgt de roest vrij spel. Aan de dorpel rechtsachter zat ook wel wat werk, maar niet zodanig dat de hele dorpel vervangen moest worden. Bovendien was de balk onder de radiator, die vrijwel ontoegankelijk is met al het plaatwerk gemonteerd, totaal verrot. De bodem was echter compleet hard. Ook de portieren waren vrijwel zonder werk, net als de originele voorschermen. Zo over de bank genomen viel het dus nog wel mee! Toch bleek het nog een hele klus het plaatwerk goed te monteren. De wielrandreparatiestukken bijvoorbeeld, moesten echt passend gemaakt worden. Hetzelfde gold voor de reservewielbak die rechts in de koffer zijn plaatsje moest vinden. Het oude plaatwerk werd overigens verwijderd met een 'Nibbler', een voorzetapparaatje voor de boormachine dat bij elke omwenteling van de boormachine een gaatje pons, en zich zo een weg baant door het plaatwerk. Het werkte tot volle tevredenheid van Johan. Je kunt er zeer exact mee werken.

Het laswerk werd gedaan door een bevriende Volvo fanaat, die het geheel met vaardige hand monteerte.

Zelf nam Johan het stralen en schoonmaken van diverse onderdelen ter hand. De werden de voor- en binnenschermen van alle tectyllagen ontdaan en daarna gestraald. Alhoewel dat op zich een prima resultaat opleverde, zou Johan dat nooit meer zelf doen. Het geeft zo'n ontzettende troep. Bij nader inzien bleek het beter dit soort werk te laten doen.

Nu deze onderdelen roestvrij waren was het zaak deze te beschermen tegen de weersinvloeden. Daarbij bleken twee zaken goed van pas te komen: een technische avond van de V44 vereniging, waar een demonstratie werd gegeven in het vertinnen van lasnaden en zijn eigen ervaring in de verf/lak branche. Alle lasnaden werden vertind. Dat werkte prima. Daarna



Hetzelfde geldt voor het scharnierpunt van de motorkap.

werden ze van een goed verfsysteem voorzien. Allereerst een tweecomponenten, twee lagen epoxyprimer, en daarover heen twee lagen twee componenten polyurethaanlak, die als voordeel heeft dat hij taai en elastisch is. Deze onderdelen zullen nooit meer gaan roesten!

De verfspuit

Moedig als Johan inmiddels was geworden, nam hij zelf de verfspuit ter hand. In een vrije week werden de motorruimte, kofferruimte en het voorfront in de vullende primer gezet waarna ze in een tweecomponentenlak op kleur gespoten werden. Ook het strakmaken werd grotendeels zelf gedaan. Het was een gigantische klus, aldus Johan. "Schuren, plamuren, schuren, plamuren... Een eindeloos werk was het."

Helemaal strak was de auto nog niet toen Johan ermee klaar was. "95% strak", zo schatte hij het zelf in. Het resterende werk werd bij de plaatselijke Focwa specialist gedaan. Die deed een en ander nog eens dunnetjes over en spoot hem in de grondlak. Intussen hoorde Johan van de prachtige resultaten van het tweelagen systeem, waarbij de kleur door de eerste laag verzorgd wordt en de glans door de tweede (blanke) laag. Na inlichtingen ingewonnen te hebben bij de spuiters bleek dat kleurnummer 103, donkerrood, niet als basislak leverbaar was, omdat het een oude kleur was. Maar de spuitspecialist informeerde bij de fabriek naar de mogelijkheden en uiteindelijk zou het tweelagenfeest toch doorgaan. Zo'n anderhalf jaar na het eerste oogcontact, op een zaterdagmiddag, ging Johan eens bij de spuitspecialist kijken hoe ver het er toch mee stond. "Ik zag de 164 niet meer staan in de werkplaats. Verbaasd vroeg ik me af wat er gebeurd was, totdat opeens een lichtje ging branden en ik recht op de spuitcabine afliep. Ik kon mijn ogen niet geloven..... De 164 was gespoten. Die diepe glans en de kleur; onbeschrijfelijk mooi!"

Een moment als dat tovert een nieuw enthousiasme tevoorschijn. Het einde kwam in zicht. Nu kwam het leuke werk; het afbouwen. Ook dat gebeurde met aandacht voor detail, zoals



Het zelf stralen ging goed, maar gaf een hoop rotzooi!

164 historie in vogelvlucht

augustus 1966 (67'er model)

Introductie Volvo 164, zescilinder uitvoering van de P144. Gemodificeerd front, 130 PK zescilinder B30 A motor, 2979 cc cilinderinhoud. Luxe uitrusting omvatte extra sierstrips, rondom schijfremmen, stoffen bekleding, hoofdsteunen rolgordels. Optioneel: overdrive, automatische versnellingsbak, stuurbekrachtiging.

augustus 1969 (70'er model)

Leren bekleding en verwarmde achterraut behoren tot de standaard uitrusting.

augustus 1970 (71'er model)

Bredere velgen standaard; was 4,5", nu 5,5".

augustus 1971 (72'er model)

Verzonken portiergrepen, 'veiligheidsstuur', rechte (maar smalle) bumpers, korte plastic grille, horizontale achterlichten. Introductie van de 164E (Bosch L-Jetronic, 160 PK)

augustus 1972 ('73'er model)

Dikke bumpers, ronde klokken in dashboard. Weinig carburateurmodellen geproduceerd.

augustus 1974

Luxe laatste versie, onder andere standaard voorzien van nieuw stuurhuis, electrisch bediende zijruiten, naar keuze leren of velours bekleding. Carburateurversie niet meer leverbaar

juni 1975

Einde productie na 115.066 exemplaren.

ook al het voorgaande gebeurd was.

Allereerst kwam het technische gedeelte aan de beurt. De carburateurs, dynamo, veel kleine en aluminium onderdelen werden geglaspareld. Daarna werden deze onderdelen gepolijst en voorzien van twee lagen polyurethaanlak.

Het motorblok werd weer rood gemaakt (RAL 3000) waarvoor een gewone tweecomponentenlak werd gebruikt, die zich tot op de dag van vandaag perfect houdt. Ook een nieuwe uitlaat werd gemonteerd. Het ging er allemaal perfect uitzien. Het moment suprême kwam naderbij. De trouwe B 30 zescilinder, waar overigens niets aan was gebeurd, moest weer tot leven komen. Met schone handen konden de carburateurs en ontsteking afgesteld worden. De eerste poging draaide op niets uit. Geen teken van leven. Na twee jaar ongebruikt in een hoekje gestaan te hebben had de accu de geest gegeven. Maar met een opgeladen reserveaccu was het in een keer raak. De zescilinder liep als vanouds. Er bleven nog wat kleine karweitjes over. De strips werden allemaal gemonteerd. Ook een nieuwe voorruit werd erin gelijmd. Alleen werd daarbij gebruik gemaakt van de ruit en sierstrips van een 240 omdat de montagemethode beter is. De originele 164 methode met metalen clips was tamelijk roestgevoelig. Dat bleek duidelijk uit de royale mate van roestvorming om de voorruit. Het interieur was gebaat bij een grote

schoonmaakbeurt. Het leer was een beetje verkleurd en werd voorzien van een nieuwe kleur-laag, met een zeer fraai en authentiek resultaat. Wat betreft het dashboard werd van het origineel afgeweken. Het plakplastic met houtmotief werd niet geschikt bevonden voor een auto met een nobel karakter als deze Volvo 164. Notehout met een spiegelende laag lak past veel beter bij de Engelse uitstraling van deze Volvo. Het was even werk om het er mooi in te krijgen, maar het was duidelijk de moeite waard.

Rijden met een Volvo zescilinder

Alhoewel Volvo's gebruikelijk een robuuste uitstraling hebben, kan de 164 een bepaalde elegantie niet ontzegd worden. De plaatsing van de koplampen, een beetje à la Jaguar 420/XJ6 draagt daar definitief toe bij. De hoge grille geeft de neus daarbij een voornaam uiterlijk. De gebogen bumper is een kenmerk van de eerste typen, en die bestaat interessant genoeg niet uit verchroomd staal, maar uit gepolijst en geanodiseerd aluminium. Ook het zijaanzicht met het derde ruitje levert een belangrijke bijdrage aan de elegantie van het Volvo koetswerk. Het mooist zijn deze modellen in donkere kleuren, zoals inderdaad dit diepglanzende donkerrood. De extra glans van het tweelagen systeem is duidelijk waarneembaar.

Het interieur is bijzonder fraai. De luxeus met donkerrood leer bekleedde zetels zien er uitnodigend uit en harmoniëren met de kleur van de auto en de luxe vloermatten. Het dashboard vertoont het typische modeverschijnsel van de uit Amerika overgewaande bandkilometerteller. Ach, misschien lachen we over dertig jaar net zo hard over bio-vormen van de huidige auto's. Overigens was als optie een traditioneel dashboard leverbaar met ronde tellers, vanaf 1971. Het notehouten dashboard harmonieert inderdaad bijzonder goed met de wat 'Engelse' uitstraling die deze Volvo heeft. De zetels, stoelen kun je ze met goed fatsoen niet noemen, zitten net zo lekker als dat ze eruit zien. Zelfs de zitpositie doet wat Engels aan. Het stuur steekt ver in het interieur en de pedalen zitten lekker ver weg. De ideale zitpositie. De kilometerteller geeft aan dat de techniek er al zo'n honderdzesstigduizend kilometer op heeft zitten. De drieter zescilinder heeft nog nooit een revisiebedrijf gezien. Niet dat je dat merkt. Warm of koud, de motor slaat zonder aarzeling aan en doet wat je van hem verwacht. Ondanks de royale cilinderinhoud is de motor geen toonbeeld van dynamiek. Het maximale vermogen ligt met 130 Din/PK op een niveau dat hoge verwachtingen schept wat betreft de levensduur van dit blok. Met het oog op het gewicht van zo'n 1400 kilogram maakt het ook duidelijk dat het geen ech-



De binnenkanten werden door Johan zelf gespoten.



Met succes!



De originele voorschermen konden na het stralen zo weer gemonteerd worden.



De hoge grille en de gebogen voorbumper waren een typisch kenmerk van de oer-164. Het '72'er model kreeg een rechte bumper.



Wat heeft Volvo aangezet tot deze bizarre plaatsing van de handrem?



De oorspronkelijke velgen hadden vierkante luchtgaten.



De 164 is met recht een volwaardige vijfpersoons limousine.

te sprinter kan zijn. Het is ook eigenlijk niet echt van belang want het karakter van deze auto nodigt ook niet uit tot een extreem sportieve rijstijl. Het is meer een auto waarmee je in het hoogste comfort even naar Frankrijk rijdt, zonder dat je geraadbraakt aankomt. De dynamiek van de zescilinder is daarbij zodanig dat je dat ook nog met een hoge gemiddelde snelheid kunt doen. De topsnelheid bedraagt toch zo'n 170 kilometer per uur, hetgeen erop duidt dat het aerodynamisch toch niet helemaal zo slecht is gesteld als het op de eerste oogopslag lijkt. Het geluid dat de zescilinder produceert ligt op een uiterst aangenaam niveau. Een bijzonder genot is de vierversnellingsbak met overdrive. Inderdaad, alweer zo'n Engelse invloed. De bak schakelt exact, licht en gewoon heel prettig. Een klikje met de aan de rechterkant van de stuurkolom gemonteerde schakelaar en de overdrive is ingeschakeld. Heel prettig op langere afstanden. De motor en versnellingsbak-

combinatie passen niet alleen goed bij de auto, maar zijn ook nog eens prettig in de dagelijkse omgang. Enige minpuntje: de kabelbediende koppeling die overeenkomstig zwaar te bedienen is.

Het rijgedrag van de Volvo is afgestemd op comfort. Met succes. De vering is tamelijk soepel, geen Amerikaans niveau, maar ook minder stug dan de gemiddelde Duitse concurrent. Erg conservatief is de starre achteras, maar daar kan ook de Zweedse herkomst schuldige aan zijn. In die tijd waren de concurrenten als Mercedes en BMW al lang van onafhankelijke wielophanging voorzien. Volvo bleef echter nog jarenlang aan de starre achteras vasthouden omdat deze (minimale) voordelen biedt op een gladde, besneeuwde ondergrond. De eerlijkheid gebiedt echter te concluderen dat je het nauwelijks merkt. De achteras maakt zich vrijwel nooit hinderlijk bemerkbaar. Een traditioneel forte van Volvo is de reminstallatie en ook deze 164

zorgt niet voor een uitzondering op de regel. Zonder een centje pijn opereert deze reminstallatie die rondom bestaat uit schijfremmen.

Al met al ligt de conclusie voor de hand dat deze auto bijzonder geschikt is voor dagelijks gebruik. Een eigenschap verhindert deze conclusie; namelijk de drinkgewoonten van deze bejaarde Zweed. Het is een stevige drinker. Een op zes en een half is heel normaal en bij veel korte afstanden kan het ook best meer zijn. Je zou verwachten dat de latere 164E, voorzien van elektronische Bosch benzineinspuiting en hogere compressie wat dat betreft wat gematigder is, maar helaas. De dertig PK meer die deze inspuiters leveren moeten gevoederd worden. De inspuiters is wat dat betreft net zo erg, zo niet erger. Het verbruik is dan misschien een minpuntje, maar hetzelfde geldt voor 85% van de vergelijkbare auto's uit die periode. Bovendien zeggen de Fransen niet voor niets: Noblesse oblige!