

Klassiek & Techniek

RESTAURATIE VOLVO 164

Deukje met effect

Klassiekerjacht
in de USA



Aankooptips:

Triumph Stag



Restauratie
**Honda
CB 350**



Concours Het Loo 2CV Dolly 'nieuw'



8 710966 059111



43 >

Arbeidsthera



Is restaureren leuker dan rijden? Volgens Wim Kruikemeijer wel. In 1996 kocht hij een Volvo 164, die een jaartje werd ingezet als dagelijks transportmiddel. Na 'bezoek achterin' werd de auto helemaal uit elkaar gehaald. Wim vond het heerlijk om aan z'n auto te sleutelen en beleefde de restauratie, ondanks wat tegenslag, als een soort van arbeidstherapie. Nu de restauratie is voltooid en er geen vuile vingers meer te halen zijn, staat de Volvo te koop.

Tekst: Igor Sluifzand - Fotografie: Carlo te Lintelo

Graag willen wij onze dank betuigen aan een vroegere overbuurman van Wim. Zonder hem was Kruikemeijer's prachtige Volvo 164 vast een heel ander lot beschoren geweest. Als jochie van zeven verhuisde Wim met zijn ouders naar Hilversum. En daar stond 'ie dan, tegenover het nieuwe onderkomen van de Kruikemeijers: een glimmend donkerrode Volvo 164. Of de overbuurman wel zo blij moest zijn met de komst van het gezin, vertelt het verhaal niet. Toch kunnen we ons goed inbeelden dat de man best wat uurtjes heeft staan boenen op het glimmende sierwerk en het glas van zijn Volvo... Om alle vlekken van vette vingertjes en neusafdrukken weer weg te wassen. Dan

was Wim namelijk weer eens de straat overgestoken om die imposante Zweedse limousine van dichtbij te bewonderen. 'Als ik later groot ben,' duurde Wim veel te lang. Nu geeft hij grif toe dat 'ie onuitputtelijk bij zijn vader heeft lopen zeuren en zaniken om ook zo'n mooie Volvo aan te schaffen. Vader Kruikemeijer hield natuurlijk voet bij stuk, zo'n luxe zescilinder kwam er niet. Dat kon niet verhinderen dat Wim's grootste jeugddroom bleef voortleven. Het zou nog tot 1994 duren voordat Wim een serieuze zoektocht naar een Volvo 164 begon. Een piekfijn exemplaar was hem echter te duur, dus mocht de auto best wat mankeren. Zo lang de carrosserie maar structureel in orde was en er niks

aan gelast hoefde te worden. In 1996 werd een geschikte 164 gevonden bij Volvo-specialist Tracks Car Promotions in het Brabantse Dieren (tel. 013-504 2633 of 504 6194, e-mail: paulvugt@wxs.nl). De donkergrijze 164 was op 1 augustus 1969 voor het eerst tot het verkeer toegelaten, waarmee de auto tot de vroegere bouwjaar behoort (debuut '68). De Volvo zat behoorlijk goed in zijn luxe artikelen, want het donkerrode leer, het Golden-schuifdak en de stuurbekrachtiging waren destijds alleen tegen meerprijs te bestellen. De auto was van Britse afkomst en was geïmporteerd in een tijd dat het pond nog een aanvaardbare koerswaarde had. Inmiddels was de complete stuurinrichting van de auto wel omgebouwd

pie



schijven. Vóór werden daarom nieuwe schijven gemonteerd, achter kon worden volstaan met het afdraaien van de schijven. Na aanschaf bleek dat de motor wel een slokje olie lustte, als gevolg van verdroogde klepsteelrubbertjes. Om het forse olieverbbruik in te dammen, liet Wim de kop reviseren. Daarbij werden de klepsteelrubbertjes dus ook vervangen. Tevens liet de nokkenas wat slijtage zien, die is dus ook gewisseld voor een nieuw exemplaar (inclusief tandwiel). De B30-motor bleek een aardige sloot brandstof in te nemen, elke kostenbesparing was zodoende welkom. Omdat de Volvo voor dagelijks transport zou worden gebruikt, werd aldus een LPG-installatie ingebouwd. Helemaal volmaakt was het echter nog niet: de cilinderkop werd bij de inbouw van het LPG-systeem niet voorzien van geharde klepzittingen, zodat Wim al gauw iedere 1.000 kilometer kleppen stond te stellen. Vervelend. Het olieverbbruik was bovendien weliswaar ingedamd, maar nog steeds niet volledig opgelost.

Na een jaar en zo'n 15.000 km gereden te hebben, kreeg Wim een auto van de zaak. Daardoor kreeg de Volvo een veel rustiger leven en werd deze alleen nog voor hobbydoeleinden ingezet. In september 1997 werd Wim voor een rood verkeerslicht van achteren aangereden door een Renaultje 5. Dat Franse wagentje moet met een snelheid van ongeveer 25 tot 30 km/u achterop de krasse Zweed zijn geknald, waardoor de achteropkomende partij volledig in de vernieling lag. De Volvo liep alleen linksachter lichte averij op. In het achterpaneel zat een niet eens zo heel erg diepe deuk, de bumper was beschadigd, het achter scherm was iets vervormd en de bak voor het reservewiel (waarvoor ook aan de rechter kant een uitsparing zit) had zijn figuur verloren. Dat was eigenlijk alles. Tja, inderdaad, zo'n Volvo zit stevig in elkaar...

Wim wilde beslist niet rijden met zo'n lelijke deuk in de achterkant van zijn 164. Hij had al snel besloten dat de 164 dan maar helemaal gerestaureerd moest worden. Alles werd nauwkeurig van de auto afgehaald, bekeken, gekeurd, schoongemaakt, gesorteerd en in zakjes gedaan. Een betere manier om overzicht in de onderdelenchaos te houden, bestaat niet. Omdat de motor toch best naar behoren werkte, liet Wim de zespitter bij demontage op zijn plaats zitten. Alle randattributionen, zoals elektronische onderdelen, brandstofvoorziening, luchtfilterhuis, koelin-

naar linkse bediening. De oude mijlenteller was echter nog gewoon aanwezig, zij het nu ook aan de linkerkant. De teller gaf 102.000 mijlen weer. De auto verkeerde in een heel redelijke uiterlijke conditie. Roest viel niet te ontdekken, in de achterschermen waren inmiddels nieuwe wielkuipranden gelast. Wel was de Volvo slachtoffer geweest van een zware hagelbui, de liggende plaatdelen vertoonden overal putjes.

Slok

Wim Kruikemeijer meende dat de Volvo een perfecte basis vormde voor een rijdende restauratie. Waarschijnlijk stond de auto al een hele tijd stil, gezien de conditie van de rem-



Hoewel de 164 in feite een verlengde 144 is, is dat niet ten koste gegaan van de harmonische verhoudingen. In tegenstelling tot de viercilinders zijn er geen andre carrosserievarianten.



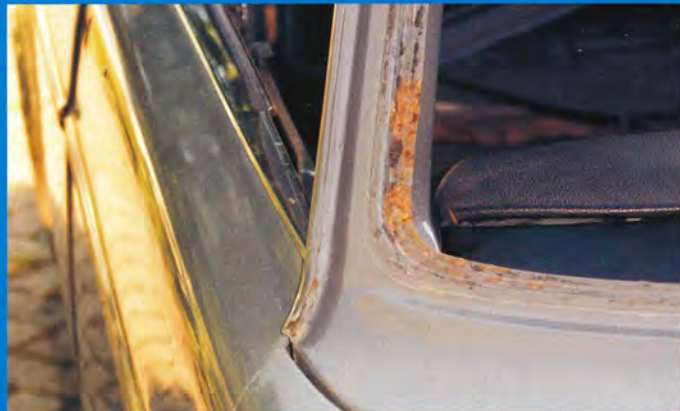
Een deukje in de achtersteven gaf de aanzet tot een volledige restauratie.



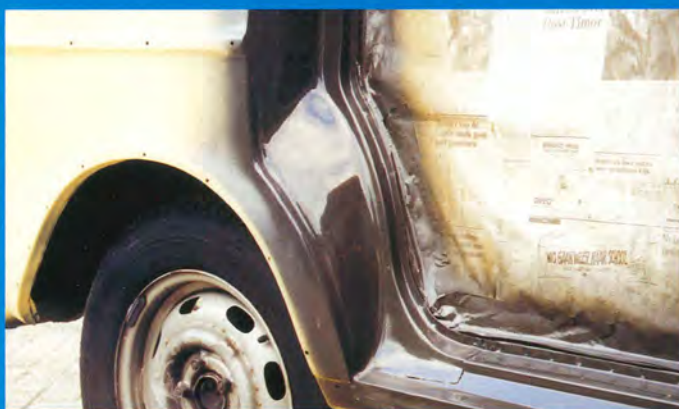
De voorkant van de carrosserie is geheel geschroefd, handig bij restauratiewerkzaamheden.



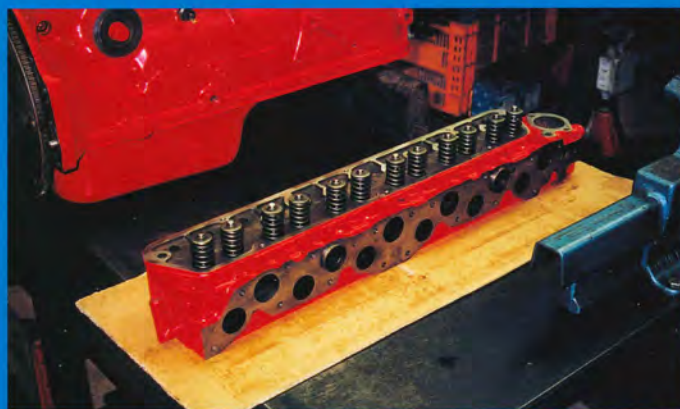
Aan de carrosserie zat weinig roest, wat echter niet uitsluit dat u het bij een andere 164 aanzienlijk slechter kunt treffen.



Roest in de voorruitstijlen komt met name voor bij auto's met een gelijmde voorruit. Hier viel de schade nog wel mee.



Het binnenwerk werd uiteraard los van de buitenkant van de carrosserie gespoten.



De cilinderkop bleek in eerste instantie slechts nieuwe klepsteelrubbers te hebben gekregen, hoewel de prijs van de revisie aanzienlijk meer werk suggereerde. Uiteindelijk kwam het toch allemaal weer goed, inclusief geharde klepzetels.

stallatie en dergelijke werden wel weggehaald. In het motorruim hing alleen nog het kale blok. Een goede kennis van Wim, Marc Bello (normaal op hobbybasis bezig met 2CV's en DS-sen), zou zorgen dat de carrosserie weer helemaal tiptop in orde kwam. Om er zeker van te zijn dat de koets volledig hard was, werden de typische zwakke plekken gestraald en daarna extra goed tegen roest behandeld. Na het stralen bleek de carrosserie inderdaad nauwelijks roest te vertonen. Zelfs op plaatsen die vaak koplopers zijn als het om roestvorming gaat, werd geen ellende aangetroffen. We spreken dan bijvoorbeeld over de montagepunten van de motor-kapscharnieren of de bovenste montagepunten van de schokdempers achter (waar meerdere platen over elkaar heen

zitten). Dorpels, portierstijlen, de onderste randjes van de achterklep en de deuren, zelfs de frontbalk waarop de radiator steunt, alles was roestvrij. Slechts langs de randen tussen het frontpaneel en de voorschermen werd wat

roest aangetroffen, dus daar moesten wel nieuwe stukken plaat worden ingelast. De achterschade werd helemaal met de hand uitgedeukt, er is geen enkel nieuw paneel aan te pas gekomen. Over het resultaat en het vakmanschap van Marc is Wim dan ook zeer goed te spreken.

Spoeibeurt

Alle kleine deukjes en pitjes in de koets werden netjes met de plaatwerkhamer en de tas weggewerkt. Vervolgens werden de koetsdelen met het handje blank geschuurd. Wim koos

Met de 164 betrad Volvo een geheel nieuw segment. De klassiek ogende grille moest de auto extra status geven, in de van bijvoorbeeld Wolseley en Mercedes-Benz.





hier bewust voor, want met het stralen van grote vlakke delen heeft 'ie geen goede ervaringen. En wat betreft het ontlakken met afbijthad 'ie gewoon geen goed voor gevoel. Het blanke staal werd vervolgens in de grondlak gespoten en afgelakt met donkergrijze verf volgens het originele Volvo-recept. Liefhebbers noemen de tint muisgrijs, bij gebrek aan een echte Nederlandse benaming voor Volvo-keurnummer 98. Misschien dat de Zweedse naam nog wel het aardigst is: grå, wat een beetje lijkt op 'grau', wat niks anders is dan 'grijs'. Tja... Hoe je dat uitspreekt? Geen idee. Overigens heeft Wim geen laag blanke lak laten aanbrengen. Daarmee zou de auto wellicht iets té glimmend worden.

Hoewel Wim alle vlakke carrosseriedelen heeft opgeschuurd, zijn de zwakke plekken in de carrosserie zoals gezegd wel gestraald. Om te zorgen dat er tijdens die behandeling geen straalgrit in de motor kon komen, werd het blok volledig in plastic verpakt. De bedoeling was goed, het resultaat wat minder succesvol. Het straalgrit vond namelijk toch zijn weg naar de techniek, ondanks de goede bescherming. Met als gevolg dat overal in de motor grit terecht was gekomen. In ieder geval moest Wim de motor alsnog uit het vooronder takelen. Hij hoopte dat het grit nog weggehaald zou kunnen worden door de motor bij een revisiebedrijf een grondige spoelbeurt te laten geven. Daarvoor moest de motor wel uit elkaar. Nadere inspectie wees uit dat de cilinderkop helemaal niet gereviseerd was en er alleen maar andere klepsteellubbertjes geplaatst waren om het forse oliegebruik enigszins de kop in te drukken. Natuurlijk

Lederen bekleding is bij de 164 aanvankelijk een extra, maar staat ook nog enige tijd in de folder vermeld als standaard.

ging Wim verhaal halen bij het bedrijf dat de revisie had uitgevoerd. De betreffende specialist bleek de revisie ook uitbesteed te hebben en was ervan op de hoogte dat de firma die de opdracht had aangenomen toch niet zulke goede arbeid afleverde. Door middel van een gunstige financiële regeling werd de schade vergoed. Dat betekende wel dat de cilinderkop alsnog gereviseerd moest worden. Nu koos Wim wel voor geharde klepzittingen. Bij de revisie werden ook nieuwe kleppen en bijbehorende veren geplaatst en werd de kop geveld. Ook andere onderdelen vertoonden slijtage. Alle cilinders moesten gehoord worden, ze werden met nieuwe overmatzuigers gemonteerd. Verder werd de krukas geslepen, zijn alle lagers vervangen, kregen de kanalen van het koelsysteem een grondige reinigingsbeurt en werd voor deze gelegenheid een nieuwe pakingsset uit de verpakking gehaald. De motor kreeg vervolgens een nieuwe laklaag volgens originele specificatie. De waterpomp en oliepomp zijn vervangen door nieuwe exemplaren, de ontsteking werd gereviseerd. Wim schroefde de twee Stromberg-carburateurs los om te kijken of die misschien ook nog slijtage vertoonden. Dat bleek niet het geval, zodat ze na reiniging weer in elkaar konden worden gezet. Tot slot kreeg de radiator een nieuw koelelement.

Omdat Wim zijn Volvo 164 wederom op LPG wilde gaan rijden, moest een nieuwe tank worden ingebouwd. Bij montage van de oude LPG-installatie, had Wim namelijk niet het kenteken om laten zetten. Hij was in de veronderstelling dat dit voor klassieke auto's van 25 jaar of ouder niet nodig was. Een vergissing. Inmiddels bleek de oude tank verouderd te zijn en niet meer te voldoen aan de geldende regels.

Vermoeidheid

Aan de automatische versnellingsbak (met de bedieningspook aan de stuurkolom) mankeerde de niks. Daar was Wim door het dagelijkse gebruik van de Volvo achter gekomen. Ook het cardan en het differentieel vertoonden geen enkele speling, zodat die tijdens de restauratie gewoon onder de auto bleven zitten. Overigens vertelde Wim ons dat de automaat binnenkort toch vervangen zal moeten worden. Af en toe laat de bak merken dat er toch wat vermoeidheid optreedt. Er komt soms een druppel bakolie uitlopen en wanneer de achteruit wordt ingeschakeld heeft de techniek even wat bedenktijd nodig om de opgedragen taak uit te voeren. Dus komt er binnenkort een vervangende automatische transmissie

Groeiproces

Dat de Volvo 164 gebaseerd is op de 140-serie, zal meteen duidelijk zijn. Om de strijd met onder meer Mercedes aan te kunnen gaan, kreeg de 164 een karakteristiek voorkomen met een deftig front en een meer luxe uitrusting. In de langere voorsteven huisde de op de B20-motor gebaseerde B30A-zespitter met een slagvolume van 2.982 cc. Twee Stromberg-gasfabrieken zorgden voor de voeding van de lijnmotor, die 145 SAE-pk leverde. Tot modeljaar 1972 werden er slechts detailwijzigingen aan de 164 doorgevoerd, onder meer op gebied van veiligheid en uitrusting. Per 1972 werd Bosch D-Jetronic injectie toegepast, waardoor het vermogen toenam tot 175 SAE-pk. De bediening van de automaat verhuisde naar de vloer en vóór werden geventileerde schijfremmen gemonteerd. Een jaar later werd de oorspronkelijke voorbumper met gebogen middenstuk vervangen door een volledig recht exemplaar en liet de achterzijde nieuwe brede achterlichten zien. Verder werden in de portieren extra verstevigingsbalken geplaatst, die de inzittenden bij een zijwaartse aanrijding extra moesten beschermen. Een nieuw dashboard compleet de lijst met veranderingen. In 1974 werden dikke, schokabsorberende bumpers op de auto geschroefd. De voor- en achterkant werden opnieuw gevormd om bij een ongeval nog beter als kreukelzone te dienen. De tank kreeg een andere, minder kwetsbare plaats. In het laatste bouwjaar kreeg de 164 een nog luxueuzere uitrusting, met onder meer elektrisch bediende ruiten voor en verbeterde stoelen. In totaal zijn er 153.179 exemplaren van de Volvo 164 geproduceerd.

onder de auto; geen lastig karwei, maar wel een mooie gelegenheid om weer even een paar vuile handen te krijgen. Daarvan heeft Wim tijdens de restauratie nog het meeste genoten. Hij beleefde al het werk aan de Volvo namelijk als een heerlijke ontspanning, waarbij hij zijn gedachten eventjes kon verzetten. Het remsysteem had, zoals gezegd, meteen na aanschaf van de auto al een kleine opknappbeurt ondergaan. Ditmaal werden nieuwe remslangen en -leidingen onder de auto geplaatst. Na montage van een gebruikte bekrachtiging en revisie van de hoofdremcilinder werkte het ankersysteem weer als vanouds. Natuurlijk werd ook een grondige blik geworpen op het onderstel. Dankzij een set nieuwe fusee- en stuurkogels scharnierden alle voorwielophangingsdelen weer perfect. Tijd voor de opbouw. Voor het interieur kon Wim in wezen gewoon het oude meubilair monteren. Toch schafte hij een nieuw setje aan. Oudere Volvo's 164 werden namelijk voorzien van stoelen met textielbanden onder het schuim van de zitting. Vanaf jaargang 1974 kreeg het topmodel stoelen met spiraalveren. Die hadden net eventjes wat meer zitcomfort te bieden en bleven bovendien langer in vorm. Dus ging Wim op zoek naar zulke zetels. De exemplaren die hij vond waren bekleed met donkerrood leer, hetzelfde materiaal dat bij aanschaf al in de auto had gezeten. Ook kocht hij nieuwe portierpanelen, die voorzien waren

Het dashboard is nagenoeg identiek aan dat van de 144. Opmerkelijk is de rolbediening van verwarming en ventilatie.





De drieliter zescilinder wordt gevoed door twee Stromberg carburateurs en levert 145 (SAE) pk's. De motor staat bekend als een stevige innemer.

de restauratie voltooid was. Rijden met de Volvo doet Wim graag. Hij vertelt smakelijk over het mooie, donkere uitlaatgeronk van de zescilinder, die voor een groot deel van het rijplezier zorgt. Maar als hij zou moeten kiezen, dan vindt Wim het sleutelen toch een stuk leuker om te doen. En dus staat zijn prachtige donkergrijze Volvo 164 te koop.

van kaartentassen. Het dashboard had geen enkele modificatie nodig, dat verkeerde in prima conditie. Alle klokken, meters en bedieningsknoppen werkten nog steeds, dus waarom vervangen? De vloer kreeg een nieuw tapijtje aangemeten. Kant-en-klare bekleding was niet te vinden, dus liet Wim een bekleder een nieuwe tapijstet maken. Met een prachtig resultaat: diep donkerrode wol, afgebiesd met een strookje leer in dezelfde kleur.

Voor de buitenzijde koos Wim ervoor alle sierlijsten te vervangen door mooiere exemplaren. Nieuwe lijsten waren niet nodig, een set gebruikte lijsten voldeed prima. Alleen de deurkrukken werden nieuw aangeschaft. Door de aanrijding moest de achterbumper, die gelijk is aan die van de Volvo 140, ook vervangen worden. De portieren en de achterklep kregen nieuwe afdichtrubbers. Die bleken gelijk te zijn aan de rubbers van de Volvo 240, dus waren ze zonder enig probleem nieuw leverbaar. Niet zoals het hoorde, maar toch erg mooi waren de getinte ruiten. Naast een nieuwe voorruit kocht Wim voor de portieren en de achterkant een set gebruikt glas. Waarmee

Inmiddels heeft hij zijn oog laten vallen op het laatste type Volvo 164, die met die joekels van schokabsorberende bumpers. Waarom juist die? Vooral door de techniek. Zo vormt onder meer de brandstofinjectie toch een uitdaging om aan te werken. Wim's vingers jeuken, da's duidelijk. Mocht u toevallig belangstelling hebben in zijn huidige Volvo 164, dan kunt u via de redactie aan Wim's gegevens komen. Maar alleen als u de Volvo als ware klassieker kunt waarderen. Wim is geenszins van plan om zijn levenswerk van de hand te doen aan iemand die zijn auto vooral als goedkoop vervoermiddel wensen te gebruiken. Nou ja, daarvoor hoeft 'ie eigenlijk niet bang te zijn. Als alle nieuwe plannen rond het Nederlandse klassiekerpark (vrijstelling van wegenbelasting voor auto's ouder dan 30 jaar, die niet van een LPG-installatie zijn voorzien) door de Tweede Kamer worden goedgekeurd, zal die groep 'voordeelrijders' waarschijnlijk toch snel afvallen. En is Wim Kruikemeijer's Volvo 164 een mooie toekomst beschoren, bij een liefhebbende eige-

Tips op een rijtje

- ✓Belangrijkste controlepunten: frontpaneel, onderste steunbalk voor radiator, montagepunten motorkapcharnieren, onderrand voorraamstijlen, binnen- en buitendorpels, aansluiting dorpels met achterscheren (rond kriksteunen), wielkuipranden achter, bovenste montagepunten schokdempers achter, reservewielbakken (links en rechts) in kofferruimte.
- ✓Frontpaneel is niet meer nieuw te verkrijgen en tweedehands behoorlijk zeldzaam. Controleer bij aanschaf van een Volvo 164 (in projectconditie of in concoursstaat) altijd de naden tussen de voorschermen en het frontpaneel nauwkeurig op roestvorming.
- ✓Motorisch weinig zwakke punten; bij goed onderhoud zijn zeer hoge kilometrages meer regel dan uitzondering. Latere motoren met brandstofinspuiting kunnen last hebben van storing in benzinetoevoer. Waarschijnlijk veroorzaakt door corrosievorming op zekering van brandstofpomp.
- ✓Voor gebruik op LPG zal de cilinderkop moeten worden aangepast met geharde klepzittingen. Worden deze niet aangebracht, dan zullen de kleppen zeer frequent moeten worden afgesteld tot kop versleten is. Voor loodvrije brandstof kunnen ook beter geharde klepzittingen worden toegepast, gebruik anders additief met loodvervanger.
- ✓De eerste Volvo's 164 hebben voorruit in rubber, later gelijmde ruit. Bij gelijmde ruit kunnen sierlijsten lak op raamstijlen beschadigen als gevolg van torsie. Na verloop van tijd ontstaat daar dan roest. Bij ruiten met rubber gebeurt dit niet. Een voorruit (met rubber) van een Volvo 240 heeft andere sierlijsten, maar kan probleemloos op 164 worden toegepast.
- ✓Vergrendelingen tochtruitjes zitten op glas gelijmd. Na verloop van tijd verliest lijm hechtende werking, waardoor knopjes van glas vallen. Dat maakt de auto heel simpel toegankelijk voor mensen die daarvoor geen toestemming hebben gevraagd... Opnieuw lijmen is een optie, maar er zijn ook speciale klemmetjes verkrijgbaar die om het ruitje worden aangebracht. Die zorgen wel voor extra windgeruis.

Club

Volvo 164 Register, Gabriël van Kaam, Postbus 265, 1400 AG Bussum, www.volvo164club.nl, e-mail: secretaris164register@planet.nl



Vanaf het passagierscompartiment is de Volvo 164, afgezien van wat extra glimwerk, identiek aan de 140-reeks.