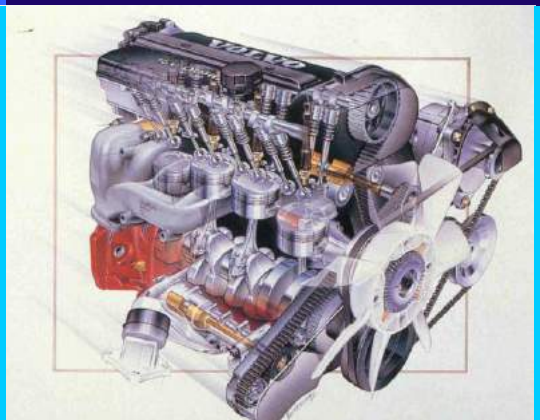
FACTOR

In dit nummer:

Turbologie deel 1
Sleuteldag november
Autorijden anders
Anti-roest dag
De grote schoonmaak
Anabolen
Archief: 740 GLT 16V



Februari 2003

Zesde jaargang

Verenigingsblad van de Volvo 700 Vereniging

Colofon

De vereniging

De Volvo 700 Vereniging is statutair gevestigd te Utrecht. De vereniging is voor bezitters van Volvo's van het type 740, 760, 780, 940, 960, S90 en V90. De vereniging geeft vier maal per jaar de Factor 700 uit. De Factor 700 is het verenigingsblad.
Het postadres is:

Volvo 700 Vereniging
Postbus 195
3950 AD MAARN
Telefoon: 0343 – 444932

Overige informatie

Bankrelatie: Postbanknummer 7582579. Ingeschreven bij de Kamer van Koophandel te Utrecht onder nummer 40483468.

info@volvo700vereniging.nl
www.volvo700vereniging.nl

Het bestuur

Het bestuur van de Volvo 700 Vereniging bestaat uit:

Robert Vanmuijen, voorzitter

Ronald Dubbelman, vice-voorzitter

Ton Vonk, penning-meester
Telefoon: 010 – 521 4180

Lieme-Huib Osinga, secretaris

Redactie Factor 700

De redactie van de Factor 700 bestaat uit Rob Wolbrink, Adriaan Versluijs en Lex Stax. Redactionele bijdragen, foto's, et cetera kunt u zenden aan de redactie. Het adres is:

Elsenburg 20
3813 RD AMERSFOORT
E-mail: LXX@wanadoo.nl
Telefoon: 033 – 4802421

De volgende Factor 700

De volgende Factor 700 verschijnt in mei 2003. U kunt uw bedragen insturen tot 15 april 2003.
Het door u ingestuurde materiaal wordt na gebruik desgewenst retour gezonden.

Over de voorzijde

Turbo's spelen de hoofdrol in deze Factor. Op de voorzijde ziet u de fraai gepoetste motor van de 960 Turbo van Adriaan Versluijs tijdens de afgelopen PK[4] in Schaijk. Deze motor heeft meer dan 200 pk en de auto rijdt met gemak meer dan 220 km/h en demonstreert daarmee wat een turbo kan toevoegen aan een 2 liter Volvo-blok.
De fraaie zwarte estate is Ovlov, de auto van Sacha Hakkert.
Daaronder staat een tekening van het machtige 16V blok. Hierover leest u meer in 'Uit het archief'.

Drukwerk

Het drukwerk wordt verzorgd door:

Grafisch Bedrijf Emmen
Industrieweg 8b
5066 XJ MOERGESTEL

In deze Factor

Colofon 2
Voorzitterswoord 3
Bestuurlijkheden 4
Smilda's schoonfamilie 5
De grote schoonmaak 7
Geweldig genieten! 9
Uit het archief (Autovisie, 2 april 1988) 10
Actie = re(d)actie 12
Dijk van een auto..... 13
Anabolen 13
Nove Quarenta's visie 14
Carlo's klusjes club, de sleuteldag..... 15
Hemeltje!!!..... 16
Eland Run 2003 17
Turbologie deel 1..... 19
10e Vår Färd 2003 22
Doordacht autorijden volgens Triple Three 23
Ovlov..... 26
De '700' Agenda 27

Voorzitterswoord

Belgische leden

Deze keer eens iets voor de Belgische leden onder ons. Mijn excuses voor de Nederlandse leden, maar ik moet mijn ongebalanceerde frustraties nu eenmaal even kwijt. Wat is namelijk het geval?

Recentelijk begaf ik mij op een autobeurs te Maastricht waar ik mij liet verwennen door al het moois dat daar ten toon werd gesteld: prachtige wagens met grote motoren, verscheidene nog geen 25 jaar oud. Daar zit nu net het probleem.

Brussel

Onbruikbaar voor de Belgen onder ons. Brussel rekent lieden in bezit van wagens met grote motoren genadeloos een hoge jaarlijks (!) te betalen rekening aan. Kennelijk in de veronderstelling dat het om eigenaren gaat uit het foute milieu. Niks is minder waar. De Nederlanders zijn daarbij stukken beter af omwille van de volgende redenen:

- zij kunnen de wegentax driemaandelijks voldoen
- de wegentax dient te worden betaald naar gelang het gewicht van de wagen.

Gewichtig

Een 760 met V8 weegt niet veel meer dan een standaard 760 V6 is mijn gedachte. Waarom rijden er dan te weinig 785's en 784's met een dikke V8 rond in Nederland?? Voor het benzineverbruik hoeft men het niet te laten: 10 liter op de 100 km is een magisch onbereikbare grens zoals we allemaal weten, en menig Amerikaan rijdt 16 liter op de 100km. Hetgeen een bereikbare en vaak normaal verbruik is voor Volvo's van ons kaliber. Brussel heeft weer eens verzonnen, als vrijwel enige uitzondering samen met Italië op Europa, dat uitsluitend betaald moet worden naar cilinderinhoud.
Er rijden veel Volvo's in België. Als we nu eens samen spontaan een protestactie begonnen...

Mijn woonst

U moet weten dat ik in Nederland mijn werk heb maar door ruzies met de Nederlandse makelaars in België mijn woonst heb. Om bovenvermelde reden lonk ik nog af en toe naar de Nederlanders. Wat hebben zij te verliezen met een Volvo uitgerust met een dikke V8?

Daar komt nog bij dat de verzekering in Nederland dient te worden betaald naar het gewicht van de wagen. Bij ons in België moet betaald worden naar gelang het aantal pk's dat de motor kan ontwikkelen. Ten derde is een WA verzekering in België net zo duur als een volledig omnium (all-risk) verzekering in Nederland. Ten vierde (!) mag een wagen in België niet voorzien worden van een vreemde moteur met afwijkende cilinderinhoud. In Nederland kan dat wel (serieus!)....

Emigreren?

Totaal gedeprimeerd verliet ik de beurs in Maastricht. Even onder ons: bovenstaande in overweging nemende zou ik dan moeten emigreren naar Nederland? Een V8 is wel het mooiste dat mij kan overkomen in een Volvo.

Beste wensen voor 2003 en misschien tot ziens op de weg waarbij ik u in een V8 tref?

Robert Vanmuijen.
Voorzitter

Bestuurlijkheden

Webmaster!

In de vorige Factor 700 liet ik een blik achter de schermen zien van de perikelen van de leden van het bestuur.
Toen was de internetsite het belangrijkste aandachtsgebied van het bestuur. De problemen zijn inmiddels gelukkig goed opgelost. Wij hebben na enige druk onzerzijds afscheid genomen van de provider, die ons in de problemen had gebracht. De huidige provider levert méér voor nota bene mínder geld. Dus dat is een geluk bij een ongeluk. Eén en ander is gerealiseerd in nauwe samenwerking met en door inzet van onze webmaster: Johan bedankt!

2003

Goed. Wat speelt er nu zoal. Eind december druk geweest met alle mutaties in het ledenbestand. Afmeldingen voor het jaar 2003 verwerken, de grote hoeveelheid nieuwe leden ook. En de lidmaatschapskaartjes drukken. Zodra de betaling van de leden binnen is, zal penningmeester Ton het lidmaatschapskaartje toesturen.
Verder is het bestuur al weer druk doende om een goed programma voor 2003 uit te werken. Het hoofdlijnenplan was al eind augustus 2002 gereed, maar nu worden de puntjes op de i gezet. Mede op basis hiervan gaan wij de financiële begroting maken die op de ledenvergadering eind februari zal worden gepresenteerd.

De indeling van Nederland in vier regio's begint nu ook vorm te krijgen. Wij hebben een overzichtskaartje van Nederland gemaakt met daarin de locaties waar de leden wonen. Het is de bedoeling dat de regio's ongeveer een zelfde aantal leden tellen. Daarnaast zijn we erg blij dat wij voor iedere regio een Regiocoördinator hebben kunnen vinden. Dat verlicht het werk van het bestuur in hoge mate. Onder meer de nieuwjaarsbijeenkomst was uitstekend georganiseerd door deze heren! Hartelijk dank.

Hieronder hebben we in de tabel aangegeven hoe de regio-indeling van Nederland is uitgepakt.

Regiocoördinatoren

De Regiocoördinatoren zijn nog druk doende om verdere invulling te geven aan hun activiteiten. De verwachting is dat de Poets-Klets-Klus-Koffie-Kijk dagen een regionaal tintje gaan krijgen. Ook de andere bijeenkomsten zullen meer regionaal van karakter zijn. Het is de bedoeling dat iedereen in Nederland aan zijn/haar trekken komt. Veel van de activiteiten worden tot op heden in zuidelijk en centraal Nederland georganiseerd met als gevolg dat de leden in de noordelijke provincies minder goed kunnen worden bediend. Aan die verbeteringswens hopen wij nu veel meer invulling te kunnen gaan geven.

Huishoudelijk reglement

Ten slotte staat het huishoudelijk reglement van de vereniging nu op de schop. Sinds de nieuwe statuten eind 2001 bij de notaris zijn, bleken er zaken "dubbel" te zijn geregeld en andere zaken juist te ontbreken. Zeker nu de nieuwe regiostructuur vormen begint te krijgen, de website speciale aandacht vraagt en de Factor 700 steeds professioneler wordt, is het een uitgelezen gelegenheid om hier aandacht aan te gaan besteden. Het bestuur komt op de algemene ledenvergadering met een voorstel.

Nog een tip: De voorzitter en de secretaris hebben nog gesmuld van al het mooie op de klassiekerbeurs in het MECC in Maastricht op 10 januari. Een aanrader voor u allen voor 2004!

Lieme-Huib Osinga
Secretaris

Regio:	Provincies:	Coördinator:	Woonplaats:
1: Noord/West	Friesland, Flevoland, Noord Holland	Jan Crombeen	Nagele
2: Noord/Oost	Groningen, Drenthe, Overijssel, Gelderland	John Dutman	Doetinchem
3: Midden/West	Zuid-Holland, Utrecht	Jan Snijder	Asperen
4: Zuid	Limburg, Noord-Brabant, Zeeland	Guus Cornax	Best

Smilda's schoonfamilie

Schoonouders

Kent u dat grapje van Herman Finkers? "Ik ben nooit getrouwd, want mijn schoonouders konden geen kinderen krijgen". Nou, die van mij hebben vier dochters én een Volvo 740 Estate. Een van die dochters is mijn levensgezel en die rijdt net als ik in een Volvo Estate. Schoonouders worden vaak met grappen en grollen op de hak genomen maar ik moet eerlijk toegeven dat zij mijn leven met de liefde voor hun dochter en later ook hun auto hebben verrijkt. Hoewel ik mijn levensgeluk niet ontleen aan materiële zaken, wil ik toch een lans breken voor Volvo.

Dat is begonnen op het moment dat mijn schoonouders hun Volvo aanboden om ermee op vakantie te gaan in Frankrijk. Het gemak en de rust, de ruimte en veiligheid maar ook het robuuste karakter hebben mijn hart tijdens die vakantie min of meer gestolen.

Het begin van de queeste

Nadat mijn Honda Accord (ik durf nauwelijks een ander merk te noemen) aangaf dat hij rijp was voor overzeese gebiedsdelen, ben ik gestart met mijn zoektocht naar een Volvo 740 Estate. Twee keer sloeg ik op de valreep de plank mis: eerst bij het autobedrijf van een sportviend in Groningen, waar ik ook zelf woon (een andere liefhebber was mij voor en bood voor een 740 Estate een bedrag dat ik zelf buitensporig hoog vond) en later bij een autobedrijf in Marum (een 940 Estate werd wegens interne miscommunicatie twee keer verkocht en omdat ik de tweede koper was, stond ik met lege handen).

De grote liefde

Achteraf ben ik blij met deze afloop omdat ik via internet uiteindelijk mijn grote liefde ontdekte (laat mijn vrouw dit niet horen).
Tijdens mijn spaarzame vrije avonduren stroopte ik alle autosites af en maakte ik uitdraaien van de Volvo's die ik interessant vond. Ik sorteerde mijn gegevens op bouwjaar, prijs, kilometers, uitvoering/opties en brandstof en kwam zo tot een selectie.

Daarna mailde of belde ik de aanbieders en kwam al gauw tot de ontdekking dat veel gegevens niet meer actueel waren ("Staat hij nog steeds op internet? Die auto is al lang verkocht.") Zo vielen vele eerste-keuze-Volvo's af en maakte een licht gevoel van mismoedigheid zich van mij meester.

Een onopvallende internet-advertentie van een autobedrijf in Oostzaan had reeds enkele malen mijn aandacht getrokken maar in de prijs-aanbod-verhouding moest naar mijn gevoel iets mis zijn: het ging om een Volvo 760 GLE Estate (op benzine), bouwjaar oktober 1990, 270.000 km, met vele opties. Toch maar gebeld en op een zaterdag naar Oostzaan gereden met mijn 17-jarige zoon, die altijd in is voor een ritje.

Jonge ex-lease auto's

Het was een bedrijf dat handelde in jonge ex-lease-auto's en blijkbaar viel deze Volvo uit de toon want hij stond bij de oude inruil-brikkies achter op het terrein. De 760 was van binnen en buiten totaal vervuild en toonde enkele deuken. De kleur konden we echter nog onderscheiden: bordeaux rood. Mijn zoon had meteen zijn conclusie getrokken: "Da's niks, pa!"

Nadere bestudering van de auto en een proefritje gaven mij als leek op autogebied toch een goed gevoel. Ik zou en moest hem hebben en ging in onderhandeling over de prijs. Het werd mij duidelijk dat de auto weg moest: verkoopprijs € 2.000,=. Na de grote schoonmaak van mijn nieuwe aanwinst, ging Sietze Visser, een Volvo-700-liefhebber en -expert in Geesbrug (Drenthe), met de auto aan de slag. Na enkele weken kwam hij (de auto bedoel ik) er als herboren uit. Kosten: € 1.600,= maar alleszins de moeite waard.

Hij is nu tip-top en ik mag mij verheugen in een heerlijk rijgedrag van de rustige en tevens pittige V6 motor, een compleet lederen interieur, een opklapbaar rek tussen achterbank en bagageruimte, ABS, CC, Airco, elektrisch schuifkanteldak, elektrische ramen en spiegels, elektrische antenne, stoel- en spiegelverwarming en wat dies meer zij.

Een dame uit Lopik

Ik noem het een therapie-auto omdat ik tijdens het gebruik merk dat er een buitengewoon rustgevende invloed van uitgaat. De automaat draagt daar uiteraard ook aan bij. Het schakelen dat ik jarenlang heb gedaan, mis ik geen moment. Mocht u nu het gevoel hebben dat mijn lyrische gevoelens dit verhaal afsluiten, dan hebt u het mis!

Want tijdens mijn internettocht kwam ik ook in contact met een dame uit Lopik die wegens omstandigheden haar perfect onderhouden Volvo 740 Estate Turbo Intercooler (op benzine), bouwjaar 1987 met 160.000 km, van de hand wilde doen, maar dan uitsluitend aan een echte liefhebber. Zij was eerste eigenaresse en had de auto aanvankelijk op grijs kenteken gebruikt voor haar bloemenzaak. Na het afstoten van de bloemenzaak was de auto op professionele wijze voorzien van een achterbank en op geel kenteken gezet.

De foto's die zij mij zond, spraken duidelijke taal: het was en is een plaatje! Zelf zocht zij een kleinere auto zoals bijvoorbeeld de eveneens fraai ogende Honda Civic (1988) waar mijn vrouw tot nu toe in reed. Vervolgens heb ik mijn vrouw met het onuitroeibare Volvo-virus besmet en zij ging overstag. Met een geringe aanbetaling mijnerzijds werd de ruil een feit en ik kan u verzekeren dat zij er blij mee is. Aardig waren ook de uitspraken van de dame uit Lopik, zoals: "Ik ben ervan overtuigd dat mijn auto een goede, nieuwe bazin krijgt" (alsof ze over een huisdier sprak), en "Ik dacht dat Groningers zo stug waren, maar dat valt bij jullie reuze mee".

Materiële wellust

Ten slotte een tafereel in de straat achter onze woning, alwaar wij onze materiële wellusten parkeren (wij hebben onvoldoende parkeerruimte in de eigen straat). Een bewoner (onze buurtwinkelier) sprak mijn oudste zoon aan met de opmerking: "Nou, nou, jullie hebben een paar mooie, dikke Volvo's voor de deur staan". Waarop mijn zoon repliceerde: "Nee, hoor. Ze staan bij JOU voor de deur!".

Als hij zijn rijbewijs straks haalt (een vurige wens), wil hij geen auto aanschaffen. Hij leent er liever een van ons.

Met hartelijke groeten,
Jan Smilda

Foto: de 740 Estate Turbo

De grote schoonmaak

Ervaringsverslag

Schoonmaken. We hebben er allemaal wel een beeld van. De één stuurt z'n wagen voor een euro of tien door een wasstraat; de ander wast de wagen met de hand. De stofzuiger eens per maand, maakt het interieur al een stuk toonbaarder en de binnenkant van de ruiten zemen scheelt ook behoorlijk. Professioneel kan het ook. Een ervaringsverslag.

Meestal zullen we op zaterdag of zondag hooguit zo'n drie kwartier tot een uur besteden aan het autowassen met de hand. Voor de wasstraat staat op die dagen meestal een forse rij wachtenden vóór u. Dus die tijd bent u voor mechanisch wassen ook wel kwijt.
Voor de echte autoliefhebber zal de wasstraat een taboe zijn. Veel wasstraten beschadigen de lak door de forse kracht die er op wordt uitgeoefend. Veel beter is het om met de hand te wassen.
Dat kun je onderverdelen in het afspuiten met de tuinslang of hogedrukreiniger enerzijds en met een emmertje en een spons anderzijds. De hogedrukreiniger moet zeer voorzichtig ter hand worden genomen. Voor je het weet worden de portierrubbers beschadigd of spuit je de roestwerende undercoating aan flarden.
Mijn persoonlijke voorkeur gaat uit naar de handwas; eerst "in de week" zetten van de droge auto met de tuinslang op standje "vernevelen". Vervolgens een emmer lauwwarm water maken met een paar dopjes autoshampoo met softwax.

De spons!

Ik begin dan met een grote zachte spons aan de voorzijde, waar de bekende vliegenprut zich heeft vastgezet aan het edele koetswerk. Vervolgens van het hoogste punt naar het laagste punt. Steeds gebruik makend van overvloedig veel schoon water.

Het autowassen gebeurt bij mij naast het huis op de oprit. Daarop ligt echter wel hier en daar wat zand. Ik heb ooit eens in een instructie voor autowassende Rolls Royce chauffeurs gelezen, dat een eenmaal op de grond gevallen zachte spons niet meer mag worden gebruikt voor het schoonmaakwerk van de nobele Flying Lady. Een nieuwe spons is dan een must want ieder zandkorreltje maakt de bekende draaiende krassen in het autolakwerk. Zeker bij de donkere laktinten is dat een minder fraai gezicht.

Zelf ga ik niet zover om een nieuwe spons te pakken, maar de gevallen spons reinig ik in dat geval wel eerst grondig met veel spoelwater. Na iedere sponsbeweging wordt door mij het water uitgeknepen BUITEN de emmer om stof en zand niet in het schone water te laten komen.

Schoonvader

Onlangs kwam mijn schoonvader langs die kwam opscheppen mijn zijn fraaie auto, die hij recentelijk door een professioneel schoonmaakbedrijf grondig had laten reinigen.
Ik was zeer onder de indruk van het resultaat en om die reden heb ik ook mijn donkerblauwe 780 aangeboden voor 'De Grote Schoonmaak'.

Wat is er gebeurd?

Wat is er allemaal aan gebeurd? Om te beginnen werd de auto geheel met de hand gewassen. Vervolgens ging de Italiaanse Schone op de brug om geheel te worden gepolijst. Op die manier wordt er een minuscuul klein laagje (0,2 micron) van de lak afgeschuurd. Daardoor worden de krasjes, die zijn ontstaan bij het autowassen, weggepolijst. Ook de lichtmetalen velgen worden geheel van onrein ontdaan. Normaliter is dat op je knieën of op een laag krukje een rotwerkje om thuis te doen, tenzij je over een brug beschikt…
Het enige dat niet kon worden weggewerkt was een nevel "wegenwit" aan de rechterzijde van de auto. Kennelijk ben ik eens bij wegwerkzaamheden geraakt door het opspattende witsel, waarin lijm is verwerkt. Daarvoor is overigens een klei-achtige substantie beschikbaar bij de firma WPT; ideaal voor het verwijderen van spuitnevel en lakspetters.

Tot slot is de buitenzijde geheel voorzien van twee lagen Dulon. Dulon is een merknaam voor een antistatische laag die op de auto kan worden aangebracht. Hierdoor worden vuilaanhechting en verkleuring vrijwel onmogelijk. De vliegenprut blijkt inderdaad tijdens een wasbeurt een week later, zonder inspanning met een zachte spons verwijderbaar!!

Vervolgens is de auto geheel aan de binnenzijde schoongemaakt. De hemelbekleding is nu weer als nieuw! Het dashboard bevat nu in het geheel geen stof meer. De

beige lederen bekleding is grondig gereinigd en voorzien van een leervoedingsmiddel. Het leder is nu schoon en een stuk soepeler dan voorheen.
Kortom, het resultaat is een als nieuw glanzende wagen met een showroom-achtig interieur.
Het is een prettige ervaring als buren en collega's complimenten maken over de prachtige staat waarin de fraaie 780 Bertone verkeert. Ik kan het iedereen aanraden!

Het professionele schoonmaakbedrijf, waar ik mijn ervaringen heb opgedaan, is William's Cleaning Centre aan de Phileas Foggstraat 3c in Emmen, telefoon 0591-649604. U kunt hier prijzen opvragen. De auto is dan een dag onder de pannen. Er zijn door heel Nederland van dergelijke professionele schoonmakers te vinden.

Lieme-Huib Osinga

SMEEKENS
ULVENHOUT
KWALITEIT IN KLASSIEK VOLVO

Frank Smeekens

Molenstraat 11, 4851 SG Ulvenhout
Tel. 076 – 565 68 79 / Fax. 076 – 565 44 51
http://www.wide.nl/smeekens

Geweldig genieten!

Slurpende auto's

Volvo rijden, daar had ik nooit over nagedacht. Dat lag ver buiten mijn bereik. Toen ik net mijn rijbewijs had, kon ik geeneens een auto kopen, laat staan een Volvo. Ik had toen het geluk dat ik in de auto van mijn vader mocht rijden. Dat was een Ford Escort, een groene tweedeurs met een 1.100 cc motor. Dat vond ik toen een mooie bak.

Na wat centjes te hebben verdiend kocht ik zelf een tweedehands auto: een Mitsubishi Galant 2.0 automaat. Dat was nog eens scheuren, lekker mee op vakantie en dus geweldig genieten. Daarna een oude Ford Granada, een Saab 90 en nog wat slurpende oude bolides. Toen mocht ik van mijn baas een nieuwe auto ophalen bij de garage. Dat was wat! Ook al was het maar een Renault 4 bestel.
Deze wagen werd elk weekend gepoetst alsof het een luxe wagen was, toch wel een beetje trots. Ik ben er nog mee op vakantie geweest naar Italië. 110, 120 Op de snelweg en een herrie! De volgende auto was een Renault Express bestel diesel, allemaal net even luxer en minder herrie. Hier kon je ook de radio horen.

Na een paar jaar mocht ik weer een nieuwe auto ophalen. Nu een klein R5-je diesel. Was erg klein maar ontzettend zuinig. Toen kwam het ultieme dacht ik: een Renault 20 deux litres met elektrische ramen en stuurbekrachtiging (maakte zo'n lekker slurpend geluid bij het sturen). Dat was toch wel kicken voor die tijd. Blij dat de benzinekosten voor de baas waren en van bijtelling hadden we nog nooit gehoord.

Tussendoor vonden mijn vrouw en ik het nodig om een privé auto te kopen. Dit werd een splinternieuwe fiat Panda die we kort daarna weer verkochten. Maar een auto is een luxe die we niet graag misten. Dus een tweedehands Ford Fiesta gekocht, driedeurs, 1.100 cc, zwart. Daar hebben we jaren van genoten en heel wat mee vervoerd, ook dingen die er eigenlijk niet in pasten. Maar het Fordje werd moe en moest gaan rusten. We hadden eigenlijk een vrachtauto nodig. En het werd een …. Renault 11, een echte vrachtwagen dus. Die heeft het maar een paar maanden uitgehouden maar kostte ook bijna niets. Toen weer een Peugeot 205. Een mooie auto maar hij had een tik: hij wilde teveel naar de garage toe en dat waren dure bezoekjes.

Wintersport

We zouden met vrienden op wintersport gaan. Als je dan kunt kiezen om met een 205 te gaan of een Opel Vectra, dan kies je toch voor de Vectra denk ik. Wij dus ook. Alles was al gepland en we zouden vertrekken op vrijdagmorgen.
Woensdagavond worden we gebeld. Een klein probleempje: de Vectra had de geest gegeven en deed het niet meer. De auto zou echter niet voor vrijdag klaar zijn. Dan met zijn allen in de 205 op wintersport??? Dat leek me geen goed plan maar wat dan wel?
De volgende dag werd ik weer opgebeld. We hadden waarschijnlijk wel een andere auto. Die moest nog even nagekeken worden of deze wel winterklaar was en zo. "Wat is dat dan voor een auto?". "Een Volvo stationwagon, zo'n grote, een rode. Kom vanavond maar even langs. Dan kan je zien wat het is en alvast een stukje rijden want het is een automaat. Dat rijdt toch wel anders."

Kijken

Dus wij 's avonds kijken en daar stond 'ie: een 940 estate uit 1996. Het was donker, dus de kleur was moeilijk te zien. De rest wel: lederen bekleding, cruise control, airco, wissers op de koplampen, ABS en heel veel ruimte. Dat was wel even een straf om met deze auto op wintersport te moeten maar we zullen het er maar mee moeten doen.
Maar het rijden? Het is tenslotte een automaat. Daar was ik snel aan gewend en hij reed echt lekker.
Vrijdag alles ingepakt en naar de sneeuw gezoefd. Dat was echt relaxed rijden. Het verbruik viel mee: 1 : 10 en dat met vier personen aan boord. Na de vakantie moesten we de auto helaas weer inleveren.

Een paar maanden later werd ik opgebeld. Of ik interesse had in een Volvo, en wel die rode wintersportauto. "Kunnen we niet betalen" zei mijn vrouw. Waarschijnlijk klopt dat wel maar we waren ook toe aan een andere auto. Over de prijs waren we het snel eens. Er werd een redelijk bedrag gevraagd.
Dus, toen zat ik weer in de Volvo maar nu was de auto van ons zelf en dat is geweldig genieten!

Freek Dekker

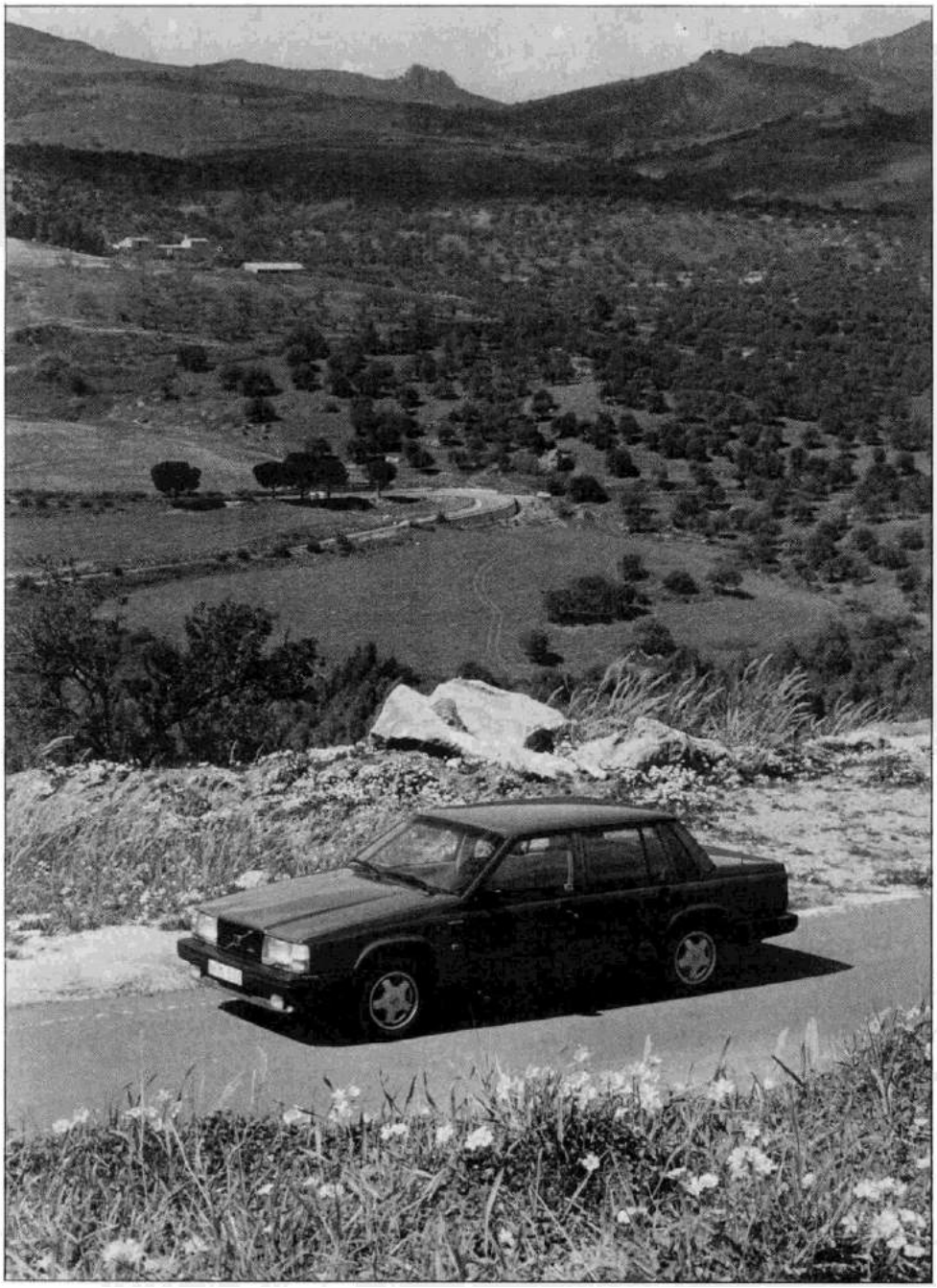
Uit het archief (Autovisie, 2 april 1988)

Rijden met Volvo 740 GLT 16V

Zestienkleppentank

PALERMO — Volvo levert de 740 nu ook met een geheel nieuwe zestienkleps injectiemotor. Een fraai staaltje moderne techniek, maar dat maakt van deze oerdegelijke reiswagen nog geen prima-ballerina.

Er zijn van die wegen, die de automobiele liefhebber in extase kunnen brengen. Routes door een oogverblindend landschap, waarbij het nu eens kronkelend en dan weer tot aan de horizon golvend asfalt er bijna om smeekt stormenderhand genomen te worden. Elke fanaat heeft zo zijn favorieten. Voor mij zijn dat bijvoorbeeld de Spaanse „Wild West" route van Sevilla via Salamanca naar Burgos, en in Frankrijk de D 996, een in feite onbeduidende weg die je vanuit het noorden door glooiende graanvelden naar Dijon voert. Maar sinds kort heb ik een nieuwe nummer één op mijn lijstje. Dat is het *Piccolo Circuito Madonie*, beter bekend als de route van de Targa Florio, een stratenrace op het Italiaanse eiland Sicilië die in 1906 voor het eerst en in 1973 voor het laatst werd gehouden. Waarom aan het gevecht tussen de snelheidsmonsters een halt is toegeroepen wordt direct duidelijk zodra je het traject in ogenschouw neemt. Het is liefst 72 km lang (de coureurs maakten destijds per race zo'n tien ronden) en het aantal bochten lijkt ontelbaar. De weg, die vier berggehuchten doorsnijdt met welluidende namen als Callavuturo en Collesano, is zo smal dat inhalen bijna overal gelijkstaat aan zelfmoord. Denk niet dat een dikke vangrail je val breekt als je richting afgrond slipt. Er staan slechts een paar paaltjes ter markering. Maar wàt een landschap: een woest gebergte, overwoekerd met altijd groene olijf- en pijnbomen, een zee van bloemen en in de wind wuivend gras. Een bijkans broeierige atmosfeer, waarin tegen de steile wanden weerkaatsende uitlaatroffels de bestuurder slechts uitdagen er nog een schepje bovenop te doen. De toevallig passerende geitenhoeder schrikt er niet eens van. Met brede grijns en opgestoken duim gebaart hij, dat brullende motoren en gillende banden hier nog altijd op heilig ontzag kunnen rekenen.



Wild geraas

Daarbij maakt het allemaal niets uit, of het wild geraas afkomstig is van een Ferrari, Porsche, Mase-

rati of van een Volvo. Ondanks het feit dat het laatste merk geen enkele historische binding met de Targa Florio heeft, werd de route door de Zweden uitverkoren tot plaats van introductie van de verse 740 GLT 16V. Voor alle zekerheid: de „T" op het typeplaatje staat voor Touring en niet voor Turbo. De geheel nieuwe vierciliner zestienklepper wordt gewoon *naast* de bekende 740 Turbo geleverd, niet gehinderd door het feit dat beide in katalysator-uitvoering slechts 1 pk in vermogen schelen. Op zich een compliment voor de zestienklepper: 159 pk (117 kW) uit 2,3 liter is niet niks. Ook het maximum koppel doet met 210 Nm bij 4450 min^{-1} niet veel onder voor dat van zijn geblazen broer, zij het dat deze zijn 245 Nm reeds bij 2900 min^{-1} paraat heeft. Wezenlijk nadeel van de 740 Turbo, zo gaven de op Sicilië aanwezige Zweedse technici ruiterlijk toe, is de rijkelijke portie *turbo-lag* ofwel de flinke aarzeling waarmee de fors bemeten Garrett T3 leven in de Volvo-brouwerij brengt.

Van een dergelijke werkschuwheid heeft de nieuwe zestienklepper uit de aard der zaak geen enkele last. Integendeel: hij draait graag toeren, want in de hogere regionen komen zijn prestaties het best tot hun recht. Een bijkomend probleem is echter, dat veel vierciliners „bovenin" wat rauw gaan lopen. Om deze onhebbelijkheid in de kiem te smoren, heeft Volvo de nieuwe zestienklepper voorzien van twee balans-assen. Deze draaien met tweemaal het krukastoerental (een met de krukas mee, de ander in tegengestelde richting) in aparte lichtmetalen huizen, die op verschillende hoogten aan weerszijden van het blok zijn aangebracht. Tegelijk met de intrede van de balans-assen, die worden aangedreven door een lange getande kunststof riem, is het motorblok in z'n geheel onder handen genomen met als resultaat dat het lichter en sterker is geworden.

Nieuw hoofdstuk

Veel inspanning is besteed aan de ontwikkeling van de lichtmetalen zestienkleps cilinderkop. Geen sinecure, zeker als men weet dat verre van kleine jongens als Mercedes en Ford het ingewikkelde werk liever aan een specialist als Cosworth overlaten. In de kop van de 740 GLT 16V heeft Volvo de in- en uitlaatkleppen (diameter 33, resp. 30 mm) onder een hoek van 38 graden aangebracht. Naar eigen zeggen is de doorstroming van de komende en gaande gassen 50% verbeterd ten opzichte van de conventionele cilinderkop. In het nieuwe hoofdstuk wordt elk regiment van acht kleppen via hydraulische klepstoters bediend door een eigen nokkenas, die door een getande riem wordt aangedreven. De bougie staat precies in het midden van de dakkantige verbrandingskamer. De compressieverhouding is met 10 op 1 aan de hoge kant, maar dat is geen probleem aangezien elke cilinder trouwhartig wordt bewaakt door een pingelsensor. Deze zorgt er voor, dat in geval van nood de ontsteking zo veel wordt verlaat als per pit nodig is. Net als de vonkvoorziening is het elektronische injectie-systeem volledig onderhoudsvrij. Mocht in een van de vele kabels toch ergens een kink komen, dan kan het euvel met behulp van een nieuw diagnosesysteem met gezwinde spoed worden opgespoord.

Kranig werk

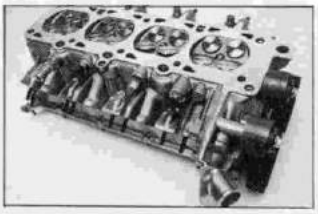
De eerste rij-indrukken met de 740 GLT 16V op het zonovergoten Sicilië geven ons aanleiding tot het verkondigen van goed en minder goed nieuws. Om met het eerste te beginnen: Volvo heeft met zijn debuut in de moderne tijden van meerkleppenland kranig werk geleverd. De motor draait zoals beloofd gemakkelijk toeren, en laat vanaf 4000 min^{-1} zien dat hij tot heel wat in staat is. Daaronder is het minder; in de hogere versnellingen heeft de motor zelfs op een vlakke weg soms duidelijk moeite deze ruim 1300 kg zware bak vooruit te slepen. Montage van een klein blaasinstrument zou de 740 zestienklepper onderin een stuk vlotter maken. De zee van ruimte aan de uitlaatzijde van het motorblok schreeuwt er om, zou je zeggen. Maar hints van onze kant in die richting stuitten slechts op Zweedse onverzettelijkheid. „De 740 is in deze vorm volmaakt", zo heet het. „Wie meer wil moet bij de 760 zijn."

En dat noodgedwongen, bewust aangebrachte onderscheid tussen de 740 en de 760 brengt ons bij het minder goede, beter gezegd oude nieuws. Zo heeft ook deze spiksplinternieuwe 740 GLT 16V gewoon het overbekende dashboard in plaats van de modernere 760-cockpit. Verder vertoont de wagen nog steeds de aërodynamica van een blokhut, terwijl de voorpartij van de 760 sinds kort toch al wat voorzichtige aërodynamische trekken vertoont. Zaken, die echter in het niet vallen bij het feit dat de motor ook in de jongste 740 nog steeds een starre achteras aandrijft.

Met het gas er op wil de 740 GLT 16V best oversturen, zeker als de ondergrond niet al te stroef is. De carrosserie helt daarbij sterk over.

Scherprechter

Ironisch genoeg had Volvo met de route van de Targa Florio juist een scherprechter in huis gehaald, die de zwakke zijde van elk onderstel genadeloos blootlegt. Bij de 740 GLT 16V bleek dat niet zo zeer de starre as op zich te zijn als wel de combinatie met de soepele vering, noodzakelijk om ondanks eventuele bokkesprongen van het grote aslichaam voldoende comfort te garanderen. Daardoor helt de wagen in snelle bochten behoorlijk over, en krijgt de bestuurder pas laat informatie aangaande te verwachte onder- of overstuursituaties. Wees op beide bedacht wanneer de GLT tot haastige spoed wordt aangezwengeld. Wie te snel een bocht inzeilt schuift aanvankelijk over de voorwielen weg, blijft het gas vervolgens te ver ingetrapt dan moet bij het uitkomen van de bocht op een nadrukkelijke kwispelneiging van de achterzijde worden gerekend.



De nieuwe zestienkleps cilinderkop is een fraai staaltje moderne techniek, dat Volvo geheel in eigen beheer ontwikkelde.

Met andere woorden: hoewel zijn uiterlijk met verve sportiviteit uitstraalt en de motor voldoende potentie in huis heeft, stelt de Volvo 740 GLT 16V een sportief ingestelde bestuurder onvermijdelijk teleur. De prijzen (*f* 68.350,— voor de Sedan, *f* 75.650,— voor de Estate) brengen de zaken evenmin in een ander daglicht. Voor de goede orde dient bovendien vermeld dat de GLT standaard is voorzien van de rijke uitrusting van de 740 GLE, maar dat voor ABS, toch een *must* op dit type auto, extra moet worden betaald. Wie prijs stelt op de sterke kanten van deze wagen — zoals comfort, ruimte, degelijkheid, passieve veiligheid en een volstrekt eigen karakter — is met een „gewone" 740 (de bestverkochte auto van Zweden, jawel) voor veel minder geld reeds goed bediend.

Jan-Willem Vester

Volvo's nieuwe 2,3 liter zestienklepper levert in katalysator-uitvoering 159 pk. De topsnelheid van de Sedan bedraagt 190 km/h, de Estate is vreemd genoeg 5 km/h sneller.

Actie = re(d)actie

Vorm of inhoud?

Een klassieke vraag: gaat het om de vorm of om de inhoud? Die vraag stelt de redactie zichzelf ook regelmatig. Het afgelopen jaar heeft dat in ieder geval geleid tot een nieuwe vorm. Toen vergeleken we dat met de verandering van de 700 naar het type 900.
In 2003 is de lay-out weer gewijzigd. Minder spectacu-lair, maar toch. Zeg maar: de verandering van de 900 in de S90/V90.
Het doel van de verandering was, net als bij alle Volvo's, functioneel. Zo kan er nu meer tekst op een pagina en kunnen er meer (kleu-ren!)foto's op de voorzijde. Verder is het overigens leuk om te sleutelen aan de vormgeving. Net zoals het leuk is om te sleutelen aan de Volvo, getuige het verslag van bijvoorbeeld de sleuteldag.

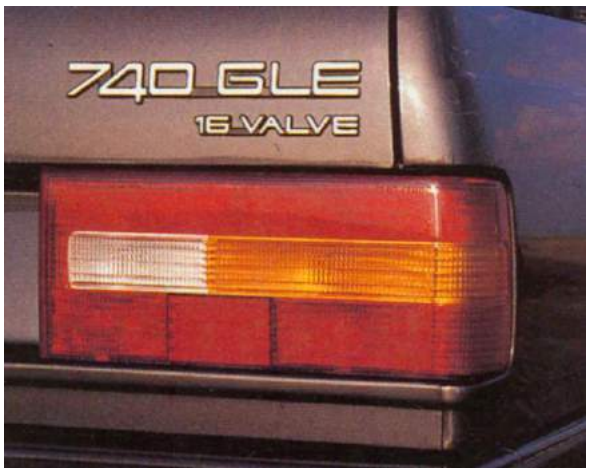
Daarmee zijn we bij de inhoud beland. Ook deze keer een variëteit aan bijdragen. Voor de eerste keer een mini-serie: over de techniek van de turbo. Verder gaan we op veler verzoek door met de column van Nove Quarenta, de kritische blik op het Volvo-rijden vanuit Portugal.

Uit het archief een test van de 740 GLT 16V. Die test is op deze pagina aangevuld met testgegevens en enkele foto's van een latere test van deze snelle Volvo. Het betreft over-igens informatie uit een test-vergelijking met een Saab 9000 uit 1989.

Uw bijdragen voor de Factor 700 (of Factor S90?) blijven onverminderd welkom. Daar-bij een speciaal verzoek voor fraaie foto's voor de voorzijde van de Factor 700. Maak een fraaie foto en stuur 'em op. Graag met enige toelichting. Als u foto's opstuurt, zorg dan dat ze scherp zijn, op glanzend papier afgedrukt en natuurlijk in kleur. U krijgt de foto's retour gestuurd als u dat wilt.

Namens de redactie,
Lex Stax

TECHNISCHE GEGEVENS	Saab 9000 CDi 16 2.3	Volvo 740 GLE 16V
MOTOR		
type	4 in lijn, overdwars voor	4 in lijn, overlangs voor
cilinderinhoud	2290 cm^3	2316 cm^3
boring	90,0 mm	96,0 mm
slag	92,0 mm	80,0 mm
compressieverhouding	10,1 op 1	10,0 op 1
max. vermogen (fabrieksopgave)	110 kW (150 DIN pk) bij 5500 min^{-1}	114 kW (159 DIN pk) bij 5700 min^{-1}
max. koppel (fabrieksopgave)	212 Nm (21,6 mkg) bij 3800 min^{-1}	203 Nm (20,7 mkg) bij 4450 min^{-1}
topsnelheid (fabrieksopgave)	205 km/h	192 km/h
acceleratie 0-100 km/h (fabrieksopgave)	10,5 sec.	10,2 sec
TRANSMISSIE		
aandrijving	voorwielen	achterwielen
ONDERSTEL		
voorwielophanging	McPherson	McPherson
achterwielophanging	starre as, schroefveren	starre as, schroefveren
remmen	schijven rondom, voor geventileerd	schijven rondom, voor geventileerd
bandenmaat	195/65 HR 15	195/60 HR 15
MATEN EN GEWICHTEN		
lengte	478,0 cm	478,5 cm
breedte	176,4 cm	175,0 cm
hoogte	142,0	141,0 cm
wielbasis	267,2 cm	277,0 cm
inhoud brandstoftank	68 liter	60 liter
massa leeg	1350 kg	1319 kg
max. toelaatbare massa	1750 kg	1800 kg
MEETGEGEVENS		
afwijking snelheidsmeter	60 = 58 km/h 80 = 77 km/h 100 = 97 km/h 120 = 117 km/h 140 = 136 km/h 160 = 156 km/h	60 = 54 km/h 80 = 73 km/h 100 = 93 km/h 120 = 113 km/h 140 = 132 km/h 160 = 152 km/h
acceleratie	0- 60 in 4,9 sec. 0- 80 in 7,1 sec. 0-100 in 10,3 sec. 0-120 in 14,1 sec. 0-140 in 19,7 sec. 0-160 in 25,9 sec.	0- 60 in 4,7 sec. 0- 80 in 7,3 sec. 0-100 in 10,9 sec. 0-120 in 14,6 sec. 0-140 in 20,0 sec. 0-160 in 27,7 sec.
tussenacceleratie	80-120 (3e versn.) in 7,1 sec.	80-120 (3e versn.) in 7,4 sec.
Geluidsmeting interieur	stat.:45,5 dB(A) 60: 60,0 dB(A) 80: 64,0 dB(A) 100: 66,0 dB(A) 120: 68,5 dB(A) 140: 72,0 dB(A) 160: 73,5 dB(A)	stat.:49,0 dB(A) 60: 63,0 dB(A) 80: 65,5 dB(A) 100: 68,0 dB(A) 120: 71,0 dB(A) 140: 74,0 dB(A) 160: 77,0 dB(A)
gemiddeld brandstofverbruik	1 op 9,4	1 op 8.3
topsnelheid	205 km/h	188 km/h
PRIJZEN		
	f 73.950,–	f 65.900,–
meerprijs ABS	f 5.850,–	f 5.445,–



Dijk van een auto

Mijn naam is Ben van Dijk en ik ben 19 jaar en woon in Bergen op Zoom. Ik volg de opleiding bedrijfsautotechnicus aan het ROC West-Brabant. Ik werk bij Volvo dealer Bluekens Truck en Bus in Roosendaal.

Nu zal je misschien denken wat moet iemand van 19 met een 940? Daar kan ik heel kort over zijn: geef mij maar een degelijke tank in plaats van een stuiterend Golfje GTI zoals vele leeftijdsgenoten. Ik ga liever een stukje cruisen dan een stukje stuiteren met een hoop lawaai.
Ik heb de auto van een autobedrijf die hem als inruiler had staan. De auto is gekocht bij Volvo dealer Hooftman in Waddinxveen waar hij tot 1997 in onderhoud is geweest en heeft gereden voor een notarispraktijk. Daarna is hij verkocht aan een gezin en in onderhoud geweest bij garage Janssen uit Weert.
Ik heb de auto sinds 4 weken en hij bevalt me uitstekend, ik ben er erg zuinig op en hoop er nog een paar jaar mee te kunnen rijden.

Groeten van een zeer enthousiast lid

Ben van Dijk

Autopaspoort
Naam: Volvo 944 GL 2.0i (B200F)
Kleur: Zilvergrijs Metallic
Kilometerstand: 320.000 km
Geboortedatum: September 1992
Bijzonderheden: Zeer goed bijgehouden, nooit in gerookt, kleine parkeerschade op linkerachterspatbord

Anabolen

Verbeelding

Volvo's met turbomotoren hebben altijd al tot mijn verbeelding gesproken. Halverwege de jaren '80 was ik weg van de 240 Turbo's. Maar zoals altijd ontbraken de financiële middelen om er daadwerkelijk één aan te schaffen. Nu er een andere moest komen, bij de huidige 740 GLT 16V was na 450.000 km het mooie er echt wel af, is besloten om nu dan een echte turbo te kopen. Maar omdat er veel gereden wordt, is een LPG-installatie onontbeerlijk.

Dus een 940 Polar met LPT en LPI aangeschaft. Eind 1996 met B230FK en M90 versnellingsbak. Deze motor heeft standaard 135Pk/230NM, en geeft niet echt een turbogevoel bij het optrekken. Volvo heeft deze motor op de markt gebracht naast de B230FT die 165PK/260NM heeft, maar nooit op LPI te koop is geweest.

Onderzoek

Na enig onderzoek bleek dat de enige verschillen het type van de turbo waren. De B230FT heeft een Garret turbo waar de B230FK een Mitsubishi turbo heeft en wel van het type TD04H-13C-6. Standaard werkt de TD04 in de B230FK op een druk van 0,4 bar. Maar als je de compressor flow map bestudeerd van de TD04 zie je dat deze wel degelijk op een hogere druk kan werken. De TD04-13C is in staat om een druk te leveren van 0.9 bar tot 5.500 toeren, voordat het rendement sterk terugloopt. Verder verhogen van de druk heeft dan ook geen zin, en is zelfs schadelijk voor de levensduur van de turbo.

Overeenkomsten

Zowel de B230FT en de B230FK gebruiken het injectiesysteem LH2.4. Deze kan zonder enige aanpassingen brandstof leveren tot 220 PK. Hierboven wordt het mengsel te arm en is er grotere kans op detonatie. In beperkte mate kan de klopsensor de ontsteking wijzigen, maar dan verlies je ook vermogen en heeft dus ook geen zin.

Ook de aandrijflijn is identiek aan de B230FT en kan moeiteloos 200PK/300Nm aan. Hierboven treedt er bovenmatig slijtage op. Niet doen dus. Zorg er tevens voor dat de auto in perfecte staat van onderhoud verkeerd omdat als er eenmaal meer kracht op de aandrijflijn komt eventuele problemen razendsnel boven water komen!

Turbodruk meter

Voordat er enige modificaties aan de turbodruk worden uitgevoerd is het zaak een goede turbodruk meter te installeren, omdat er anders helemaal niets te meten valt.

Lees verder op pagina 25

Nove Quarenta's visie

Vreemdgaan

Heeft u dat ook wel eens? Ik wel namelijk. Dat u op zoek bent naar een paar schoenen, en uzelf aantreft op het parkeerterrein van een autobedrijf. Sterker: op het achterterrein van het autobedrijf, daar waar de 'technisch' en 'economisch' afgeschreven exemplaren tijdelijk worden gestald. Tijdelijk, want als ze niet door een liefhebber worden opgehaald, zullen ze uiteindelijk worden afgevoerd naar Israël of naar de shredder, wat voor het behoud van de auto op hetzelfde neerkomt.

Vriend

Zo was ik laatst onderweg met een goede vriend, die deze hobby herkent, misschien begrijpt, maar in elk geval niet afremt. Wij waren op zoek naar een gaaf exemplaar van het u welbekende type Volvo. Echter: veel bedrijven bleken gesloten. Achter getraliede hekken zagen wij veel moois op verschillende achterterreinen.
Is dat niet een 760 Estate, daar tussen die struiken? Die 240, dat lijkt mijn oude liefde wel! We konden niet dichterbij komen, en moesten het daarom doen met onze verbeelding. Zou daar nog wat van te maken zijn, van zo'n 760? Wat loopt dat nou: 1 op 6 als je kalmpjes aan doet?

Das Haus

Zo belandden wij in een plaatsje in de provincie in het zuiden van Nederland bij een échte autoliefhebber. Deze voormalige meubelmaker had van zijn hobby zijn beroep gemaakt. En hij wist daar veel anekdotes over te vertellen. De meubelmaker was handelaar in klassieke Mercedessen geworden. In de bedrijfsruimte troffen we modellen vanaf het midden van de jaren '60 tot begin jaren '90. Vooral het type W107 en W123 (W staat voor Wagen, als ik me niet vergis).

Veehandelaar

De Mercedes wordt snel geassocieerd met de veehandelaar, de boer, de aannemer en, niet te vergeten, de kamper. Wat zien deze mensen in een Mercedes? En wat zien wij dan niet?
Na de collectie grondig te hebben kunnen wij één ding zeggen: het heeft wel wat. Het is ruim, degelijk, zwaar, technisch van goede kwaliteit. Vreemde kleuren heeft das Haus ook. Maar daar konden de Zweden ook wat van. En gekke interieurs: een soort gordijnstof op de deuren, en veren in de stoelen ("Nee, jullie doen lekker mee met al dat plastic en piepschuim", aldus de verkoper). Toch best lekker eigenlijk.
En toch mist de Mercedes iets. Het is moeilijk te zeggen wat. Het design is niet heel spannend. Maar dat is het design van onze Zweedse schone ook niet. Het aanbod is weer wel gevarieerder. Van een dieseltje uit de jaren '70 met amper 50 pk tot monsters met meer dan 300 pk. De eigenaar helpt ons met wat anekdotes.

Veul geld

Een ondernemer wil bijvoorbeeld een nieuwe Mercedes S500 aanschaffen van ruim 200.000 euro. En daar maakt hij een dagje uit en een spel van. Het spel van loven en bieden, het onderhandelen over de prijs (hoe dit precies in zijn werk gaat weet ik ook niet (kokosmatten gratis?), ik ben tenslotte Volvorijder).

Daarentegen: een chirurg (het klassieke Volvo-publiek) komt bij een Volvo-dealer en vraagt: "Die blauwe, wat kost die? Oh ja. En dan zou ik mijn huidige auto willen inruilen, kan dat? O fijn! Wat krijg ik dan voor. Krijg ik dan ook garantie? Zooo! Een heel jaar! Laten we dat dan maar doen (of ik zal erover nadenken)."

Minder leuk dus, of in ieder geval anders. Geen handelen maar alsof je een pak koffie (ver)koopt. Volvo-rijders zijn blijkbaar geen handelaren.

Geweten

Wat te doen? Toch een proefrit maken, met het risico dat er een vonk overslaat, dat de Volvo wellicht toch in de schaduw komt te staan van dit stuk Duitse degelijkheid? Maar misschien valt het ook wel zo tegen dat de Volvo de vergelijking met glans kan doorstaan.
Echt mooi is die Mercedes inderdaad niet, nu je het zegt. Maar die diesels schijnen wel erg goed te zijn. Maar ja: 50 pk!! Belastingvrij, dat wel. Maar die Mercedes dealers zijn niet te vertrouwen, dat heeft u net zelf kunnen lezen. En mijn Volvo-ist wel (denk ik). En eigenlijk is mijn Volvo net ingereden.
Daarom: voorwaarts! En op weg naar huis opnieuw enorm genoten van zijn ruimte, zijn rust en comfort van mijn trouwe Zweed.

U groetend vanuit een warm Portugal,

Nove Quarenta

Carlo's klusjes club, de sleuteldag

Uitzicht!!

Al een tijdje uitgekeken naar de sleuteldag in november. Te meer daar ik in april wegens familieverplichtingen verstek had moeten laten gaan en er nu toch wel wat dringende klussen waren aan mijn 745 (B230F, 1990). Maar eindelijk was het dan weer zover.
Rond een uur of tien naar Gemert vertrokken met broer en sleutelmaat Ido, zelf de trotse bezitter van een prachtige zwarte Amazon uit 1967.
Het was mooi weer en na ongeveer anderhalf uur arriveerden we op Amer 17 bij het bedrijf van Carlo. Geen twijfel mogelijk, want rond en op de inrit naar de garage stonden praktisch alle varianten in vorm/uitvoering en kleur op het thema V700. Prachtig, wat een mooi gezicht!

Eerst onze secretaris Lieme Huib begroet en daarna een beker koffie gedronken in de keuken van Carlo, waar ook de pepernoten klaar stonden. Later werd er koffie gedronken onder het genot van de door het nieuwe lid Ruud Kruip meegebrachte Bossche bollen (een leuk initiatief!) en de broodjes kaas en vlees van Ron.

Sleutelklussen

Daarna gekeken bij een aantal sleutelklussen. Op de achterste brug een zilvergrijze 760 sedan. Hier werd onder andere de motor- en stuurpompolie ververst. In de hoek stond een zwarte 740, waarvan onder andere de brede inlaatslang na de luchtmassameter wegens een lek werd vervangen. Zelf hebben we eerst de kleppen gesteld met hulp van een van Carlo's monteurs. Moeilijk is het niet, maar het is prettig te weten hoe zwaar of licht de voelermaten op de juiste manier tussen nok en stelplaatje moeten gaan.
Ik heb ruim tienduizend km gereden sinds de cilinderkoprevisie (na bijna 280.000 km op LPG waren de uitlaatkleppen uitgesteld; uit- en inbouw zelf gedaan) en het werd dus hoog tijd de klepspeling te meten en te stellen. De inlaatkleppenspeling was goed, de uitlaatkleppenstelplaatjes werden vervangen door 0,15 mm dunnere exemplaren. Na een revisie van een gaskop werd dit wel vaker gezien vertelde Carlo en zou de slijtage van nu af aan minder moeten worden of zelfs stabiliseren.

Inmiddels was de zilvergrijze 760 op de brug vervangen door de witte 760 van onze voorzitter Robert Vanmuijen. Ook hier werd onder andere de motorolie vervangen.

Na wat heen en weer rijden kon mijn 740 op de brug. Hier met een andere Volvo-expert het motorophangrubber bij de versnellingsbak gecontroleerd op slijtage, daar de versnellingspook al geruime tijd een licht, maar hardnekkig rinkelend geluid produceert dat mogelijk veroorzaakt zou kunnen worden door onbalans als gevolg van overmatige slijtage van ophangrubbers of cardanrubbers en/of koppelingen. Alles bleek echter nog in (redelijk) goede staat en is dus vermoedelijk niet de oorzaak van de het eerder vermelde ongemak.

Daarna met Rob Barten, die net geassisteerd had bij de vervanging van een spruitstuk van de 745 van Rob uit Haaksbergen, aangevangen afstandspennen inclusief rubbers (paddestoelen) en de reactiestang kegelrubbers van de voorwielophanging te vervangen. Dit bleek een stevige klus, daar met name de kegelrubbers volledig verweerd waren en uit de reactiearm gebikt en geslepen moesten worden. Maar, het was de moeite waard. Scherper sturen en een vaster, steviger stuurgevoel is de beloning. Rob, bij deze nog eens mijn dank voor je enthousiasme en inzet van sleutelervaring!

Mogelijk aangestoken door ons enthousiasme werd ook de rode 760 van Rudolph Froger van enige nieuwe voorwielophangingrubbers voorzien, nadat, als ik me het goed herinner ook de voorremschijven waren vervangen.

Hemeltje!!

Van Támas Kornman, kreeg ik de hieronder vermelde beschrijving over hoe hij een medeclublid heeft geholpen met het opnieuw bevestigen van een hemel in diens auto. Zelf gaat Támas deze reparatie nu ook in zijn eigen auto uitvoeren. Verder meldde Támas nog getuige te zijn geweest van het oplossen van een inlaatvacuümprobleem bij een 700.
Jeroen Haring was gekomen om een olielekkage te verhelpen. Helaas bleek de oorzaak een lekke pakking te zijn, een te grote klus voor die dag. Ik begreep echter van hem dat hij zich toch zeer vermaakt had.
Ook de door velen bewonderde 780 van Nicole werd onder handen genomen. Ongetwijfeld zijn er nog meer leerzame klussen verricht, maar als je zo druk bent met je eigen 745 dan blijft er jammer genoeg niet veel tijd

meer over om bij het werk van de anderen te kijken en wat op te steken.

Kortom, gesleuteld of niet, de meeste mensen zo niet allemaal hebben weer genoten van deze dag, handigheidjes gezien, tips gegeven en gekregen, technische problemen en natuurlijk de bijbehorende oplossingen besproken, of simpelweg gekeken hoe een ander iets doet om gewapend met deze kennis het volgende vrije weekeinde onder de motorkap van de eigen Volvo 700 te duiken.

Ik kijk al weer uit naar de sleuteldag in maart!

Hans van Oostveen, lid nummer 54
Volvo 745 B230F, LPG bouwjaar 1990, 306.000 km

Hemeltje!!!

Hemelse handleiding

Dit is de handleiding van Támas Kornman, waarin hij beschrijft hoe het achterste deel van het hemeltje vast te zetten. Támas vertelt.

Támas: Ik heb meegeholpen de hemel van een van de medeleden weer vast te zetten. Mijn auto heeft hetzelfde probleem dus ik wilde dat wel eens zien en hij had een setje extra handen nodig. Eerst een lijst met de benodigdheden:

- Een standaard schroevendraaier
- Een spuitbus lijmspray (3M/Motip), deze moet transparant zijn.

Stap voor stap

En dan het stappenplan, het is aan te raden om met twee personen te zijn:

Het is handig om eerst de hoofdsteunen te verwijderen om wat meer ruimte te hebben. Deze kunnen gewoon rechtstandig omhoog getrokken worden.

Er zit een strip op de rand van de hemel waar de achterruit begint (een Volvo-zonnescherm haakt er ook in). Deze moet losgehaald worden.

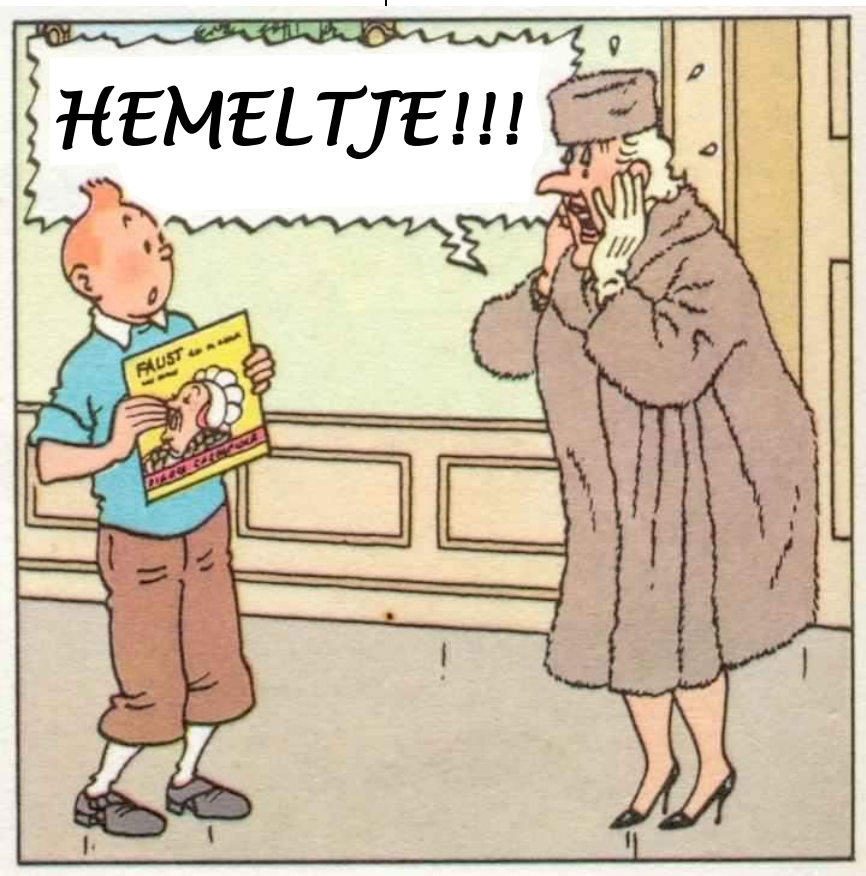
Dit gebeurt door met de standaard schroevendraaier deze strip voorzichtig los te wrikken. De strip zit vast in een soort van klipjes die boven de hemel vastgehaakt zijn. Hij moet in de richting van de achterruit los geduwd worden.
Als de strip los is moet deze voorzichtig doorbogen worden om de twee uiteinden vrij te krijgen.

Nu moet de hemelbekleding bij de achterruit losgetrokken worden. Als dit gebeurd is, ziet u het hele te bewerken oppervlak, over de hele breedte.
Spuit de transparante lijmspray op de binnenkant van het gedeelte dat losgelaten heeft. Spuit er niet te veel op want dat wordt niet mooi.

Strijk nu de hemelbekleding van voren naar de achteruit toe en zorg ervoor dat het einde van de bekleding netjes bij de rand van de hemel komt. Zorg er tegelijkertijd voor dat de holle ruimte op alle vlakken dekkend is.
Als alles goed gegaan is kan de strip weer terug geplaatst worden. De rand die boven de hemel gestoken moet worden moet in de klipjes vallen, anders laat deze weer los. Echter, allereerst moeten de uiteinden weer in de gaten van de zijpanelen gestoken worden.

De hoofdsteunen kunnen nu weer op hun plek gezet worden en klaar is de hemel.

Támas Kornman, lidnummer 222
Volvo 740 B200ET (turbo intercooler) uit 1987



Eland Run 2003

Introductie.

Voor de vierde keer zal op zondag 13 april 2003 het (in)spannende voorjaarsevenement worden georganiseerd: de Eland Run. De Run start om 10.00 uur. Voor de deelnemende leden van de Volvo clubs verenigd in het Evenemententeam Volvo Clubs (E.V.C.) staat het Midland Circuit in Lelystad (naast het vliegveld) de hele dag ter beschikking.

Professioneel.

Ook dit jaar zal in samenwerking met het Team Wimedo de proeven worden georganiseerd. Dit houdt onder meer in dat het spektakel voor de toeschouwers en deelnemers aantrekkelijk zal zijn omdat de tijden direct digitaal worden weergegeven. Evenals vorig jaar kunnen de tussenstanden weer worden afgelezen en uitgeprint. De deelnemers kunnen starten vanaf circa 10.30 uur door middel van een startlicht en finishen door waarneming via een sensor. Precisie gewaarborgd dus.

Voor wie??

Voor leden (clubpasje niet vergeten!) van de aan dit evenement deelnemende clubs en registers. Voorwaarde is dat er ook alleen gereden mag worden in die clubauto's.

Deelname kosten van deze Eland proef zijn ook dit jaar € 5,- . U rijdt geheel voor eigen risico. Bij voorinschrijving weet u zeker dat u kunt deelnemen!
U kunt zich opgeven tot 1 april 2003 via het adres, faxnummer of E-mail dat verderop staat vermeld.

Hoe en wat

Net als vorig jaar wordt op het circuit, dat volledig is voorzien van asfalt, door middel van pylonen een parcours uitgezet met daarin een aantal pittige bochten. De rijders en hun Volvo's moeten proberen om het parcours in een zo kort mogelijke tijd af te leggen. Iedere rijder kan meerdere pogingen wagen. Daardoor wordt het parcours vertrouwder en de kans op een mooie klassering groter. Er zijn ruime groenstroken en uitrijstroken rond het parcours zodat de risico's minimaal zijn.

Desondanks is deelname geheel voor eigen risico.

Vorige jaren is alles perfect verlopen dus laten we ook nu proberen het op dezelfde prettige wijze te doen. Publiek op de baan is absoluut niet toegestaan. Aanwijzingen van de speaker, de veiligheidsmarshals en starter moeten strikt worden opgevolgd. Het spreekt voor zich dat de organiserende verenigingen en personen geen enkele aansprakelijkheid aanvaarden.

Een eventuele bijrijder (maximaal 1) moet minimaal 16 jaar of ouder zijn.
De organisatie behoudt zich het recht voor om deelnemers te weigeren of uit te sluiten.

Klasse(n)!!!!!.

De rondetijden worden weer volautomatisch geklokt. Deelnemers worden door de organisatie ingedeeld in negen klassen. Het spreekt voor zich dat het verschil tussen een B14 een B20, B30 of zelf een B245 (850) tamelijk groot is. Toch komen de oudjes heel goed mee! Vooral op stuurmanskunst komt het aan. Dat liet Arjan van Breugel vorig jaar met zijn P210 wel zien.

Ook dit jaar zal de nieuwe GT klasse en turbo's weer voor het nodige spektakel kunnen zorgen.
De volgende klassen zijn er:

Klasse 1: Volvo 140 en 160 serie standaard
Klasse 2: Volvo 200 en 700/900 serie standaard (makkie voor Johan, Ronald en Lieme-Huib)
Klasse 3: Volvo P1800 serie standaard
Klasse 4: Volvo 444, 544 en 210 Katteruggen standaard
Klasse 5: Volvo Amazon 120, 130 en 220 serie standaard (eitje voor Rob)
Klasse 6: Volvo GT klasse, 544 sports, Amazon, 140 en 240 GT en sports

Klasse 7: Volvo Specials, Supersports en turbo achterwielaandrijvers (hier rekenen we op Henk, Gijs en Adriaan!!)
Klasse 8: Volvo 850 en 480 serie voorwielaandrijvers standaard
Klasse 9: Volvo Turbo's voorwielaandrijvers
Volvo Ladiescup: Snelste 2 dames van de dag
Volvo Supercup overall snelste deelnemer van de dag

Aan het einde van de dag tegen 16.30 uur wordt weer de balans opgemaakt en is er in de kantine de prijsuitreiking.

Publiek welkom!

Toeschouwers hebben vorige keren genoten! Dus ook voor leden die niet zelf met hun auto het circuit op willen en voor familieleden en vrienden, belooft het een zeer aantrekkelijk schouwspel te worden.

Catering

In de kantine worden tegen redelijke prijzen koffie, broodjes en snacks geserveerd. Vanuit de kantine kunnen de rijders op het circuit in de gaten worden gehouden.

Waar is het precies?

Het Midland Circuit ligt aan de Talingweg 89 bij Lelystad in de Flevopolder en is vanuit de richting Amsterdam of uit het noorden van het land heel goed bereikbaar via de A6. Als u via Utrecht en Amersfoort komt, neemt u het beste de A27 van Hilversum naar Almere en daarna de A6 naar Lelystad. Het vliegveld en daarna testcircuit RDW en ANWB staat daar al op de borden aangegeven. Volg verder de bordjes Volvo!

Namens het Evenemententeam Volvoclubs:
Wiebren de Jong, Jan Sertons en Jan Willem Bos

Deelnameformulier Elandrun Lelystad, 13 april 2003

Naam: .....
Adres: .....
Postcode, woonplaats: .....
Lid van: Volvo 700 Vereniging
Type Volvo: ..... Standaard/Special
Lidnummer: .....

Deelname aan de Elandrun is altijd volledig voor eigen risico

Vóór 1 april 2003, opsturen, faxen of mailen naar:
J. Sertons
Golfresidentie 7
8152 NK Dronten
Fax nummer: 0321 – 338625
E-mail: jan.sertons@planet.nl

Turbologie deel 1

Introductie.
Turbospecialist Geert Dijstelbloem heeft vorig jaar tijdens een poetsklusdag in Schaijk uitleg gegeven over de werking van de turbo.
Speciaal voor leden die er toen niet bij konden zijn of er wel waren maar het verhaal graag willen nalezen, heeft Geert een verhaal geschreven over nagenoeg alle aspecten van de turbomotor.

Omdat hij erg veel van dit onderwerp afweet (het is zijn dagelijks werk), presenteert de redactie zijn verhaal in een drietal afleveringen in de Factor 700.
In deze eerste aflevering de geschiedenis en werking van de turbocompressor.

Turbocompressor al bijna een eeuw oud

Het principe van de turbocompressor is al bijna een eeuw oud. De uitvinder ervan, de Zwitserse ingenieur Buchi kreeg er in 1905 patent op. Zijn turbo was toen alleen nog maar toepasbaar voor langzaam lopende scheepsdiesels.

De materialen waarvan een moderne turbocharger tegenwoordig is gemaakt, bestonden toen nog niet. Maar daar was ook nog geen behoefte aan omdat de zuigersnelheid van dergelijke motoren laag was (100-120 omw/min.). De warmteontwikkeling (thermische belasting) in en de materiaalbelasting van de compressor bleef daardoor gering waardoor de materialen eenvoudig konden zijn.

Een van de weinig goede dingen die - in technisch opzicht - uit de tweede wereldoorlog is voortgekomen, is de enorme kennis op het gebied van metalen en legeringen (metallurgie). Denk maar eens aan de opkomst van de straalmotor.
Stellite bijvoorbeeld en het nog korter geleden samengestelde Inconel zijn legeringen welke speciaal zijn ontwikkeld voor de bouw van straalmotoren van vliegtuigen.

Onder andere deze materialen worden vandaag de dag ook toegepast voor speciale turbinewielen die zeer heet worden. Zulke turbowielen zitten bijvoorbeeld in de uitlaatgascompressor.

In de laatste veertig jaar zijn er, naast het beschikbaar komen van diverse andere materialen, ook verbeteringen doorgevoerd in het gieten van metalen. Daardoor werd het toepassen van *turbocharging* om het motorvermogen te laten toenemen, ook economisch een goede oplossing. Door die kennistoename van materiaal en productiemethoden zijn turbochargers:

- kleiner geworden en lager in gewicht
- is het rendement van turbine en compressor toegenomen
- is het aantal onderdelen afgenomen
- zijn er minder defecten, zoals lekkage en lagerproblemen.

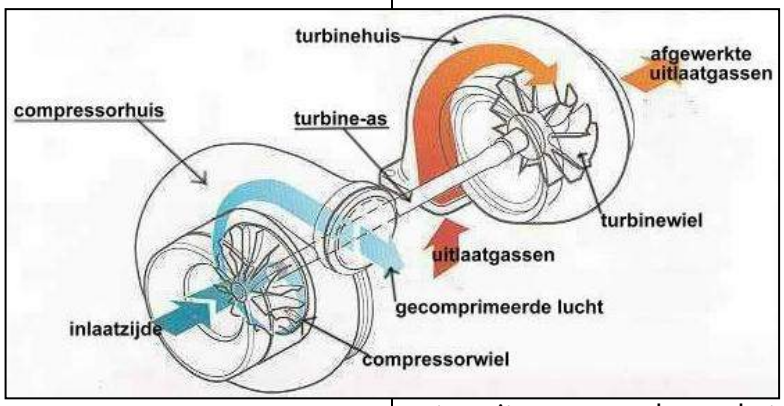
De turbocompressor is inmiddels niet meer weg te denken uit de hedendaagse techniek. Hij heeft zijn nut als middel om hoge vermogens te genereren uit verbrandingsmotoren met een relatief kleine inhoud ruimschoots bewezen. Maar turbo's zijn ook geschikt om zware motoren naast een enorm vermogen ook een gigantisch koppel te bezorgen
Wat dacht u van de ruim vijf liter grote V8 van AMG (Mercedes met zijn dikke 500 pk) en meer dan 700 Nm. Om nog maar te zwijgen over de opkomst van de - inmiddels zeer populaire – turbodieseltjes met hun directe inspuiting die op de snelweg (helaas!) met groot gemak zelfs Volvo's met een 230 FT-motor het nakijken geven. Tien jaar geleden was zoiets ondenkbaar: in je 165 pk sterke 740 losgereden worden door een petroleumstelletje…

Zijn uitlaatgassen afval?

Uitlaatgassen onbenut afvoeren? Zonde hoor! Ze hebben namelijk, zodra ze de cilinders verlaten, nog een flinke

druk (energie). Die druk varieert weliswaar per motortype maar kan heel goed worden benut om een turbine of compressor aan te drijven.

Daar kwam die Zwitser Buchi al begin vorige eeuw achter. Het principe gaat als volgt in zijn werk. De uitlaatgassen komen met een enorme snelheid het turbinehuis binnen en botsen tegen de turbineschoepen aan (zie tekening).



De vorm van het schoepenwiel zorgt er voor dat de gasdruk word omgezet in mechanische energie, beweging dus. De snelheid van het turbinewiel kan daarbij oplopen tot meer dan 100.000 omw/min.
We kunnen het proces in het turbinehuis als volgt samenvatten: de uitlaatgasdruk via het aanjagen van het turbinewiel omgezet in een draaiend turbinewiel.

Aan de compressorzijde van de uitlaatgasturbo werkt dit proces precies andersom. Op de as van het turbinewiel zit in het compressorhuis het schoepenwiel gemonteerd. Dat wiel draait met dezelfde snelheid als het door de uitlaatgassen aangedreven turbinewiel. Het compressorwiel op zijn beurt zuigt door het luchtfilter gezuiverde buitenlucht aan en brengt die onder druk. De door deze druk gecomprimeerde lucht wordt naar de verbrandingskamer(s) van de motor gevoerd (drukvulling).
Voor verbranding hebben we liefst veel zuurstof nodig.

Nu is de lucht die in het inlaat-traject door de compressor onder druk is gezet, behoorlijk opgewarmd. Want druk veroorzaakt warmte. Denkt u daarbij maar aan een fietspomp waarbij de inwendige druk de samengeperste lucht flink verhit. Voel maar aan het fietsventiel nadat de band stevig is opgepompt. En warme lucht zet uit waardoor het verhoudingsgewijs minder zuurstof bevat dan koele lucht. Niet echt gunstig voor een optimale verbranding, dus. Maar ook daar is iets op gevonden.

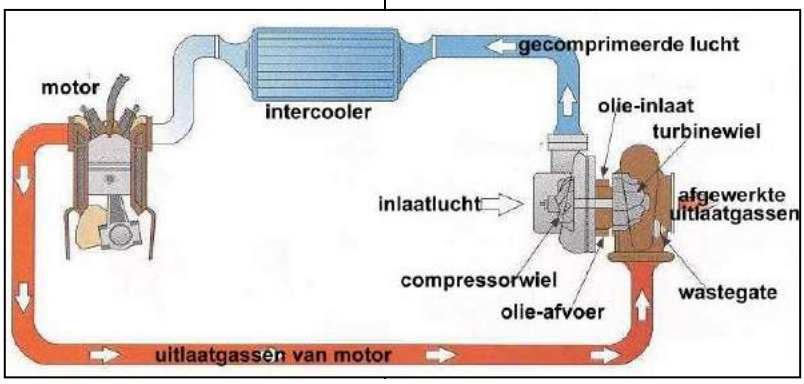
Inlaatluchtkoeling

Om meer vermogen te krijgen, is meer brandstof en zuurstof nodig. Meer brandstof is geen probleem. We vergroten gewoon via het opvoeren van de druk van de inspuitpomp de opbrengst van de injectoren. Maar nu willen we ook meer zuurstof om de benzine te verbranden met als resultaat een zo groot mogelijk rendement. Om dat te bereiken, is de tussenkoeler bedacht.

We vergelijken even twee identieke turbomotoren waarvan de ene een tussenkoeler (intercooler) heeft en de andere niet.

Als we in de motor met een tussenkoeler de gecomprimeerde lucht gaan koelen, dan neemt logischerwijs de luchtdruk na de tussenkoeler af (hitte veroorzaakt expansie en koude krimp) Daardoor wordt het effect van de compressor deels te niet gedaan waardoor de vermogenswinst niet optimaal is.
In de motor zonder tussenkoeler zal de warmere lucht weliswaar een hogere druk hebben, maar wordt het rendement negatief beïnvloed door het lagere zuurstofgehalte.
Om de lucht die uit een tussenkoeler komt toch voldoende druk mee te geven, zullen we de druk voor de luchtkoeler dus moeten verhogen. Daardoor wordt weliswaar de lucht navenant heter, maar dat kan worden gecompenseerd door een intercooler met een hoger koelrendement.
Wat getallen om een en ander te verduidelijken:

- Aangezogen lucht ± 25 graden Celsius
- Temperatuur gecomprimeerde lucht zonder koeling ± 120 graden Celsius
- Temperatuur gecomprimeerde lucht met koeling ± 40 graden Celsius.



Een verschil van 80 graden door het gebruik van een koeler.

Een belangrijk nevenaspect van de turbocompressor is nog onbesproken gebleven, namelijk hoogtecompensatie. Wat is dat nu weer, zult u zich afvragen. Denk maar even aan de bergen, hoe hoger men komt, des te ijler de lucht. IJlere lucht bevat minder zuurstof en dat heeft een verbrandingsmotor nodig voor een optimale verbranding.

Onder dergelijke omstandigheden komt nu het grote voordeel van een motor met een turbocompressor naar voren.

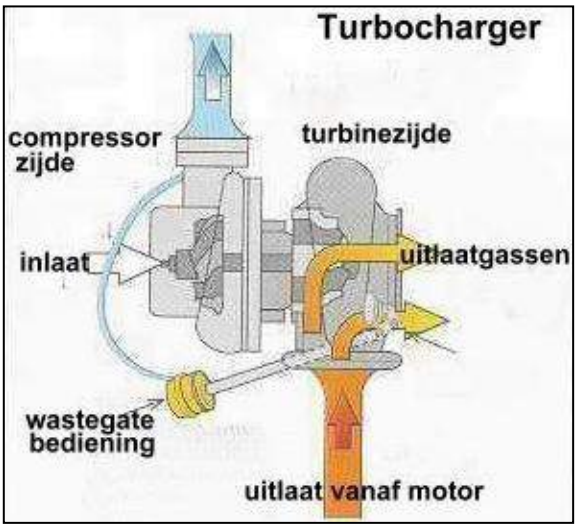
Het volgende voorbeeld is gebaseerd op een dieselmotor. In 1961 deed DAF al proeven op het gebied van hoogtecompensatie. Daaruit bleek dat een niet opgeladen motor 50 procent vermogen verloor bij een stijging van 5.000 meter boven zeeniveau. Een opgeladen motor verloor daarentegen slechts 4 procent vermogen onder dezelfde omstandigheden. De specifieke verbruikstoename onder die condities was respectievelijk 100 procent zonder turbo en 5 procent met turbo. Deze getallen zijn nu niet meer echt representatief.
In 1961 was de toename in snelheid van de turbine namelijk alleen acceptabel tot 3000 meter. Daarboven zou het materiaal tijdens het voortdurend klimmen veel te zwaar worden belast. Vandaag de dag spelen deze belastingsproblemen nauwelijks een rol meer.

Tweede aflevering

In de volgende Factor gaat Geert dieper in op de inwendige techniek van de compressor.

Foto: 2 liter 960 HPT uit 1992

.



10e Vår Färd 2003

Lente!
Vår Färd is Zweeds voor lenterit!

Om u alvast in lenteachtige sferen te brengen, kondigen wij nu al de 10e editie van de Volvo Vår Färd aan.
Deze puzzelrit voor het hele gezin is de laatste jaren gestart en gefinisht in midden Nederland. Voor deze 10e rit alweer, gaan we naar waar het allemaal begonnen is: het Brabantse Zundert.

Wat te verwachten?

Het is een rit die speciaal is bedoeld voor klassieke Volvo's die ondergebracht zijn bij het E.V.C., dus ook de Volvo 700 vereniging.
De route is eenvoudig te volgen door middel van het bol – pijl systeem. De rit gaat door onder andere door de mooie omgeving van West – Brabant naar de finish in …….. Nou ja, dat ziet u dus vanzelf.
Onderweg zijn enkele stops en proeven gepland. U heeft voldoende de gelegenheid om de omgeving te bekijken. En u komt ongetwijfeld op plaatsen waar u nog nooit bent geweest.

Meedoen en inschrijven

Inschrijving:
- per E-mail via *varfard@hotmail.com*
- per telefoon: 076-5973993
- onder vermelding van naam, adres, woonplaats, tel.nr. en club + lid nr.

Er kunnen maximaal 100 Volvo's deelnemen. Vol is vol!
De start is bij cafe Neefs aan de Molenstraat 129 te Zundert. U bent welkom vanaf 10.00 uur, de koffie staat dan klaar! Tussen 11.00 en 12.00 uur kunt u starten voor 80 km Volvo rijplezier. De finish verwachten we om 17.00 uur.

Het inschrijfgeld is € 7,50 per equipe. U kunt aan de inschrijftafel betalen. U krijgt hiervoor een rallyschildje, koffie, een foto van uw bolide en als u alles tot een goed einde weet te brengen een prijs!

De Vår Färd staat er om bekend dat ook de kinderen niets te kort komen, ook zij kunnen zich weer in de strijd werpen. Tot 12 jaar kunnen ze mooie prijzen winnen en vertel het niet verder. Ze hebben allemaal prijs!

Kortom, u bent de hele middag onder de pannen!!
Tot ziens op 27 april.

Inlichtingen

Ed Blonk, telefoon: 0164 – 682 423 of Johan Everaerts, telefoon: 076 – 597 993
Deelname aan de Vår Färd is op eigen risico.

Kortingsadressen!!

Op vertoon van uw lidmaatschapskaart kunt u bij onderstaande bedrijven, met korting, uw 700/900/90 inkopen doen. Ieder bedrijf heeft echter een eigen kijk op hoe ze de kortingen regelen. Vraag hier dus vooraf naar. Wanneer u ook een interessant adres weet, neem dan contact op met de secretaris.

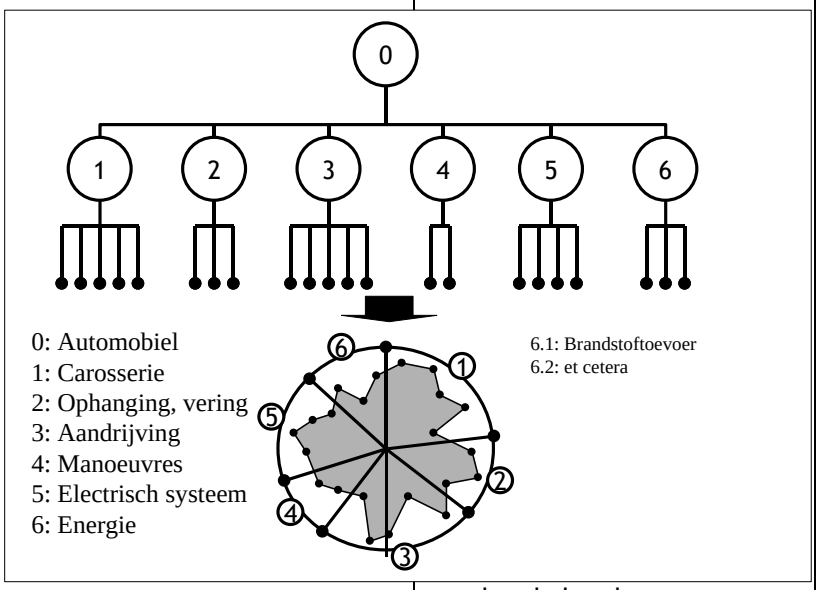
Volvo Hooftman Coenecoop 59 2741 PH WADDINXVEEN Tel.: 0182 – 642100 www.hooftman.nl	**Volvo Hooftman** Botnische Golf 15 3446 CN WOERDEN Tel.: 0348 – 462200 www.hooftman.nl	**Volvo Broekhuis Ermelo** Oude Telgterweg 122 ERMELO 0341-556044
Volvo Hooftman Bergambachterstraat 5 2871 JB SCHOONHOVEN Tel.: 0182 – 324222 www.hooftman.nl	**Volvo Hooftman** W. de Zwijgerlaan 39 Alphen a/d Rijn Tel.: 0172-424163 www.hooftman.nl	
Furness Car Amsterdam Kollenbergweg 15 1101 AR AMSTERDAM Tel.: 020 - 4522020	**Volvo van der Wulp** Misgomseweg 3 3208 LB SPIJKENISSE Tel.: 0188 – 611770	

Doordacht autorijden volgens Triple Three

Triple three

Een Volvo is een uitstekend vervoermiddel dat de bezitter c.q. gebruiker jarenlang veel plezier kan bezorgen. Juist een Volvo kenmerkt zich door betrouwbaarheid en levensduur.
Echter, dan moet een Volvo zorgvuldig worden behandeld om maximaal gebruik te maken van deze betrouwbaarheid en levensduur.
R. Sandstra, lidnummer 333, heeft zijn eigen visie op Volvo-rijden waarbij uitgaan van techniek voorop staat met als doel de Volvo jarenlang probleemloos te laten functioneren. Deze visie is gebaseerd op een jarenlange ervaring met Volvo en met techniek. De heer Sandstra was 27 jaar HBO-docent.

In dit artikel wordt zijn visie globaal uitgelegd en onderbouwd. Dit is het topje van de technische ijsberg.



Autohistorie

Via de 'ketting' Fiat 600, Opel Kadett, Ford Taunus en een verdwaalde Peugeot, rijdt de heer Sandstra Volvo sinds 1989. In den beginne was er de 144 en 244. Deze verdwenen meestal om de 'nieuwe' auto van collega's te worden. Sandstra was dus als het ware 'hofleverancier' voor zijn technische omgeving.
Inmiddels is hij toe aan zijn tweede 740. In dit geval een 740 GL uit 1988. Deze auto rijdt sinds 1991 in Nederland. Aangenomen wordt dat de auto voor die tijd in Duitsland reed op een NATO-kenteken.

De conditieroos

Circa 10 jaar geleden heeft hij een structuurschema opgezet. Alle onderdelen met hun conditie en slijtageverloop staan er in.
De conditieroos lijkt op een windroos. Een voorbeeld: pas gemonteerde banden hebben een conditie van 100 (dimensieloos). De conditie wordt natuurlijk in de loop der tijd minder tot 30. Dan worden de banden vervangen.
Ervaringen worden door de heer Sandstra opgenomen in de conditieroos.
Tip: heeft u vocht onder de bestuurdersmat, kijkt u dan eens naar de bitumenslab in de goot vóór uw voorruit.

Rijden 'met eitjes'

We leven in een vol land. Mede daardoor overdacht gebruikt de heer Sandstra zijn eigen manier van schakelen.
Zijn ervaring is dat het goed mogelijk is om vanuit stationair toerental op te trekken tot maximaal 2.000 omw/min. Tijdens het schakelen valt dit toerental terug tot circa 1.500 omw/min. In de hoogste versnelling wordt elke minuut maximaal 2.900 keren de krukas rondgedraaid. De 740 rijdt dan 120 km/h, de wettelijk toegestane snelheid.
Het komt dan neer op:

- 1e vanuit stilstand
- 2e vanaf 10 km/h
- 3e vanaf 30 km/h (door bochten)
- 4e vanaf 50 km/h
- 5e vanaf 70 km/h.

De Sandstra's noemden dit vroeger: "Papa rijdt met eitjes".

De heer Sandstra rijdt zo al jaren en houdt het brandstofverbruik bij. Daaruit blijkt dat deze wijze van rijden wordt beloond met een verbruik van 1 liter voor elke 11,3 km. Een waarde die zich mag laten zien. Het doel van de heer Sandstra is om via systematische analyse van deze 9-liter auto een 8 liter auto te maken. Eén liter voor alle 12½ kilometers dus.

Onderhoudskosten

Een eeuwige discussie lijkt te zijn of een Volvo duur is of niet. Wat de een veel vindt, is voor de ander normaal. De

heer Sandstra houdt zich aan feiten en heeft bijgehouden wat zijn auto tot nu toe kostte.

In de tabel zijn zowel de onderhoudshandelingen alsmede de kosten weergegeven.

KM-stand	Handelingen, onderdelen	Kosten (€)
129.554	Olie, anti-vries, kleine beurt, 1 uur arbeid	56
144.870	APK, lampje	28
148.225	Olie, antivries, benzinefilter , ½ uur arbeid	44
149.150	Bougiekabels, bobinekabel, verdelerkap, rotor, 1 uur arbeid	162
156.780	Olie, antivries, bougies, luchtfilter, oliefilter, remblokken achter, distributieriem, ruitenwisserset, koplampwisserset, V-riem, klepdekselpakking, 4 uur arbeid	340
Totaal		630

Dit komt neer op € 0,023 per kilometer. Uit bovenstaande tabel blijkt verder dat zich geen bijzonderheden hebben voorgedaan die bij konden bijdragen aan grote kosten.

Dat laat enerzijds zien dat 'rijden met eitjes' beloond wordt. Anderzijds laat dit ook zien dat Volvo's degelijke auto's zijn.

Doordacht rijden

Doordacht rijden begint bij weten hoe de techniek van een auto werkt. In de filosofie van de heer Sandstra moet de auto gelijkmatig belast worden. Piekbelastingen (hard optrekken, vervolgens met volle kracht remmen) leiden tot overbodige slijtage (en stress). Dit weggedrag wordt door hem aangeduid als 'automobilusten'.

Het is nuttig om te weten dat een auto bij freewheelen een remkracht heeft van circa 2% wagengewicht resulterend in een vertraging van 0,2 m/s^2. Die kracht kan gebruikt worden om af te 'remmen' maar ook om onnodig gasgeven en remmen te voorkomen. Een rekenvoorbeeld om dit te verduidelijken.
U rijdt 60 km/h, dan rijdt u na 200 m 51 km/h. Zonder te remmen rijdt u dan met de juiste snelheid de bebouwde kom in. Uiteraard moet u wel het achterliggende verkeer in de gaten houden. Veiligheid is ook wat waard.

Het gebruik maken van de zwaartekracht is mogelijk als u door een laagte rijdt (een tunnel of zoiets) en kort daarna moet stoppen. U kunt natuurlijk gas geven en daarna remmen. U kunt ook, zeker als u de weg kent, de snelheid zo kiezen dat u geen gas hoeft te geven en ook niet of nauwelijks meer hoeft te remmen. Regeren is vooruitzien, maar autorijden in deze filosofie dus ook!

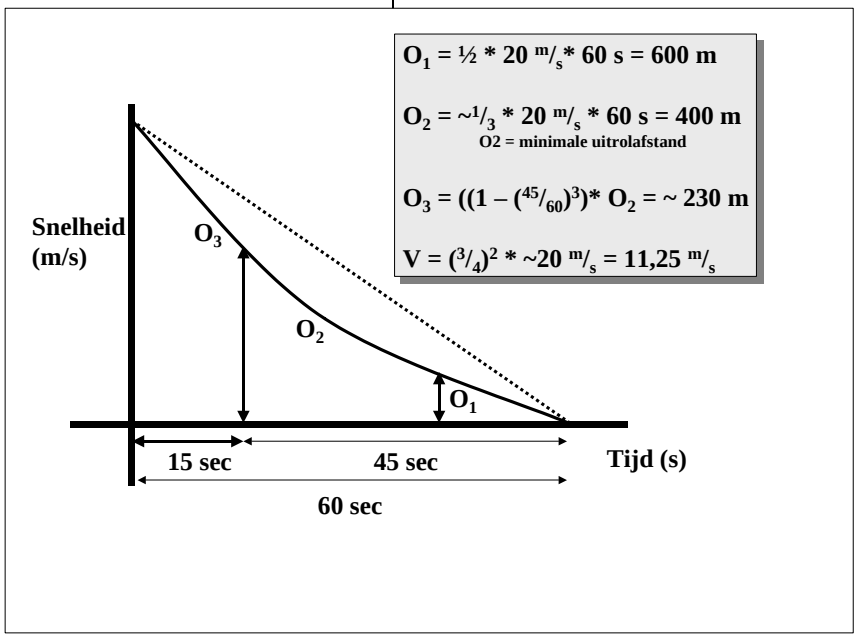
Sandstra's filosofie van remmen is dat een motor duurder is dan remmen. Liever de remmen in de bergen gebruiken dan de motorrem. Uiteraard geldt ook hier dat het gezonde verstand gebruikt moet worden aangezien ook een rem zijn technische beperkingen heeft.

Zuinigheidsrit

Terwijl hij zijn informatie overziet komt Sandstra tot het idee dat een zuinigheidsrit wel iets is voor onze vereniging. Dat geeft inzicht in brandstofverbruik (altijd interessant). Maar nog veel belangrijker is dat dit inzicht geeft in hoe 'duurzaam' met de Volvo gereden kan worden. Dit duurzame rijden leidt tot lage kosten en een lange levensduur. Iets wat de leden van deze vereniging zeker zal aanspreken.

Leden met ervaring met het organiseren van zo'n rit worden bij deze uitgenodigd om zich te melden bij het bestuur.

Lex Stax



Vervolg 'Anabolen'pagina 13

Boost control valve

Met deze wetenschap in het achterhoofd is besloten via een firma in de US een boost control valve aan te schaffen. De kosten inclusief transport bedragen ongeveer 60 Euro. Het doel hierbij is geleidelijk aan de druk te verhogen tot 0,8 bar. De maximale druk van de turbo wordt bepaald door de wastegate en gaat bij de B230FK dus open bij ongeveer 0,4 bar. Het is dus nodig ervoor te zorgen dat deze later open gaat, zodanig dat de turbodruk dus op kan lopen tot 0,8 bar. De boost control valve is eigenlijk een veer geladen klep, waarbij de veerspanning met een draaiknopje ingesteld kan worden. De valve wordt met twee slangetjes aangesloten tussen het inlaatspruitstuk (= turbodruk) en de wastegate. In rusttoestand verandert er niets en blijft de openingsdruk van de wastegate 0,4 bar.

Verhogen

Door nu telkens de veer door middel van de knop 1 slag op te spannen wordt de druk waarbij de valve de lucht doorlaat een beetje verhoogd. De openingsdruk van de wastegate blijft uiteraard 0,4 bar, maar de boost control valve opent later, om vervolgens deze verhoogde druk naar de wastegate door te laten. Maak tussen elke slag met de knop een proefrit. De maximale druk moet gecontroleerd worden in 2de, 3de en 4de versnelling. Luister aandachtig naar de motor en oordeel of er geen "knikker" geluiden optreden. Normaal gezien treedt dit detoneren niet onder de 1 bar op. Na een middagje proefrijden ben ik op een druk van 0,8 bar uitgekomen met pieken tot 0,9. Deze pieken worden veroorzaakt door de wastegate die niet snel genoeg reageert. Maar zoals gezegd, tot 1 bar is er niets aan de hand. Vervolgens wordt de boost control valve vergrendeld en met nagellak gezegeld.

Verslavend

Hoe rijdt dit nu? Wel, ik kan zeggen, verslavend! Elke 0,1 bar is zo'n 10PK/10NM erbij. Dus in totaal zo'n 180PK/280NM. Volluit accelereren in de 1ste en 2de versnelling is niet mogelijk omdat er spontaan wielspin optreedt. Op een droge weg wel te verstaan!
Enig turbogat is nu wel merkbaar, het duurt immers iets langer om tot 0,8 bar te komen dan tot 0,4 bar. Maar eenmaal boven de 2.500 toeren trekt deze waanzinnig! Boven de 5.000 toeren heeft geen zin. Gewoon tegen de 4.500 schakelen en gas geven, waardoor er weer hard getrokken wordt, zelfs in 5de versnelling.
Voor alle duidelijkheid, normaal rijden kan natuurlijk ook nog, kwestie van minder gasgeven. Het grootste voordeel zit in de tussen acceleratie. Versnellen van pakweg 130 naar 180 gaat zeer vlot en is handig in Duitsland, ook bij een oplopende Autobahn! Houd dan wel rekening met een stevig brandstofverbuik, 1 op 6 op LPG is geen uitzondering.

Concluderend kan dus gezegd worden dat voor diegene die van opschieten houden het een interessante modificatie is. Voor mensen die een LPT hebben om er ook economisch meer te rijden, is het beter deze aanpassing over te slaan.

Michel Wandel

Ovlov

Uitstraling

Waarom toch zo'n grote vierkante bak met de CW-waarde van een deur? Dat is de vraag die mij vaak wordt gesteld. Dit tijdloze hoekige is juist de aantrekkingkracht van de 700. Misschien is het iets dat je in stand wilt houden als een soort eerbetuiging aan hoe je een auto maakt die zo lang mogelijk mee gaat. Bij de introductie werd al gesproken over een gedateerd ontwerp. Het is geen moderne bolide maar nog steeds niet ouderwets. Hij (of zij?) heeft een uitstraling die staat als een huis.

Nieuwe auto

Nee, voor mij geen nieuwe auto of een goedkopere kleine gebruikte. Ik werk bij een leasemaatschappij op de technische afdeling. Ik kan u melden dat de kwaliteit van de hedendaagse auto's is ver te zoeken. Niet doorontwikkelde noviteiten en kostenbesparingen zorgen voor veel strandingen en ellende. Drie ton of meer zie je niet snel meer op de digitale tellers. Hoe de auto er over tien jaar uitziet doet er niet meer toe.
Bij een eventuele schade over tien jaar nadat de ontelbare airbags zijn ontploft, is de restwaarde nihil omdat nieuwe airbags zoveel kosten.
Eh, eerlijkheidshalve moet ik er bij zeggen dat er tegenwoordig ook echt goede auto's gemaakt worden. Maar dan praat je over veel geld.

Veiligheid

Overigens is veiligheid een betwistbaar punt. Voorbeeld is een Subaru Justy. Hij (het?) haalde vier sterren in een botsproef. De conclusie is dat deze auto dan veilig is. Maar de auto wordt met een snelheid van 40 km/h met het eigen gewicht tegen een betonblok gefietst. In je Volvo wil je dit ook niet doen, nee. Maar wanneer is deze situatie relevant? Stel je voor dat een 740 tegen de voor-, zij- of achterkant van deze stilstaande Subaru wordt afgeschoten met dezelfde snelheid. Dan is deze Subaru ineens een erg onveilige auto. Ik zou er in ieder geval niet in willen zitten. Je zou ook voor hetzelfde idee dat blok beton van 2.000 kilo met 40 km/h tegen die Subaru kunnen laten kletsen. Een grote oude auto is zo onveilig niet.

Ervaringen

Dus een oude Volvo is de beste investering? Natuurlijk gaat er bij de 700 ook wel wat kapot. De meeste 700-rijders die ik gesproken heb, hebben flink in de beurs moeten tasten om hun auto in een mooie en goede staat te krijgen c.q. te houden.
Toen ik vorig jaar na lang zoeken een 740 GLE 16V Estate te koop zag staan was ik direct verkocht. 269.000 Km op de klok, antraciet, velours van binnen en geen krasjes of deukjes te zien. De vorige bestuurder moet er echt gek mee geweest zijn want deze auto was voor zijn werk tot twee maal toe geëxporteerd naar de VS. Dit verklaarde het 2-tje op de kentekenplaat *(zie foto op voorzijde van deze Factor, red.)*. De koop was snel gesloten.
Na enkele maanden, met een grote smile achter het stuur en vlakbij huis, gebeurde het. Ik hoorde een klein onheil voorspellende doffe 'pok' en verschillende lampjes op het dashboard gaan brandden. De waarheid drong langzaam door. Ik was gestrand met mijn Volvo! Na een sleep van de buurman constateerden wij een gebroken distributieriem. De boosdoener bleek later een riemspanner die vond dat hij wel genoeg rondjes had gedraaid.
Van deze twee-liter motor zijn maar weinig onderdelen en het werd dus een dure geschiedenis. Als klap op de vuurpijl bleek ook het stuurhuis te lekken. Ook maar direct de remschijven en de blokken laten vervangen, voor en achter.

Maar ook na deze hamerslagen ben ik niet knock-out gegaan. Als een aangeslagen bokser ben ik blijven geloven in mijn overwinning. Na enkele weken verwerking sloeg de nachtmerrie van reparatie langzaam maar zeker om in de vervoering van accessoires aanbrengen en poetsen. Want dat is toch mijn doel. Mooier en mooier moet 'ie worden. Gelukkig is dit leed al weer maanden geleden en ben ik (weer) heel gelukkig met mijn Ovlov.

Huidige staat

De auto is nu in prima staat. Er mankeert niets aan. Bij deze kilometerstanden mag er ook wel wat kapot gaan. Bij een beetje onderhoud kun je aan de motor, carrosserie en interieur bij een 700 niet zien dat ze zoveel kilometers hebben doorstaan. Kom daar maar eens om met een moderne middenklasser na 10 jaar!

Sacha Hakkert in Gameren
Lidnummer 383

Ovlov staat op de voorpagina

De '700' Agenda

Geen data?

Het bestuur is druk bezig met het organiseren van de activiteiten voor 2003. Dat betekent dat er ook dit jaar weer (bijna) elke maand een 700-activiteit is.
De precieze data krijgt u nog tijdig thuisgestuurd. Maar u ziet dat u zich in 2003 niet hoeft te vervelen.

23 februari

De jaarvergadering mét traditioneel de verkiezing van de mooiste auto in Emmeloord.

Maart

De bekende sleuteldag bij Carlo Schmidt in Gemert. Onder professionele begeleiding kunt u reparaties aan uw auto zélf uitvoeren.

13 april

Eland Run op het circuit in Lelystad. Zie elders in deze Factor 700.

27 april

Var Fard, zie elders in de Factor.

3 mei

Er wordt een toerrit gehouden ergens in Nederland.

18 mei

Douvrin/PRV Meeting georganiseerd door het Coupé Bertone register. Onze leden met een 760 of 780 **met een V6-motor** kunnen hier ook aanwezig zijn. De meeting is met auto's van andere merken met dezelfde motor: Delorean, Renault 30, Peugeot 604, et cetera.

Juni

We zijn te gast bij één van de grootste Volvo liefhebbers in Nederland. We maken kennis met zijn bedrijf en zijn passie voor het markante Zweedse merk. Verder kunnen we zijn automobielverzameling bewonderen.

Juli en augustus

We organiseren een informele PK^4 (poets-, klus-, klets- en koffiebijeenkomst) om te praten over en te poetsen aan onze vierkante wonderen op wielen.

September

De jaarlijkse grote Volvo Klassieker Beurs zal plaatsvinden.

Oktober

Het is wederom PK^4-tijd!!

November

De tweede sleuteldag van dit jaar bij Carlo Schmidt in Gemert.

December

Thematische bijeenkomst waarvan het onderwerp nog bepaald moet worden.

Schmidt Gemert

Gespecialiseerd in exclusieve Volvo's

Autobedrijf Schmidt te Gemert heeft zich in de ruim tien jaar van haar bestaan ontwikkeld als specialist op het gebied van Zweedse Volvo's. De auto's van de jaren '70 tot de jaren '90 kennen voor ons geen geheimen. Onze vaste klanten die ons vanuit het hele land weten te vinden, beamen dat.

.

Bij ons kunt u terecht voor een klassieker zoals de Volvo 164, maar ook voor een comfortabele 700 of 900 of een zeer exclusieve 780. Dit is één van de modellen waarin we gespecialiseerd zijn. Diverse Bertone's treft u altijd in onze showroom aan. Alle auto's uit de showroom vindt u op onze website.

U kunt bij ons terecht voor exclusieve wensen, zoekopdrachten via ons internationale netwerk, maar ook voor onderhoud en reparatie.

Amer 17
5422 VP Gemert
0492 – 368437

info@schmidt-gemert.nl
www.schmidt-gemert.nl