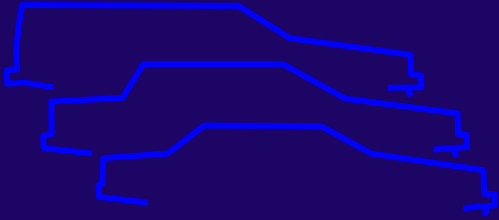


FACTOR 700



In dit nummer:

Make me beautiful deel I

Komende zaken

Deventer diesel

Executive 760 1989

Archief: Volvo's pijnbank

Lang leve Volvo

Februari 2004

Zevende jaargang

**Verenigingsblad van de
Volvo 700 Vereniging**

Colofon

De vereniging

De Volvo 700 Vereniging opgericht in 1996 en 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 (van links naar rechts): Robert van Muijen (voorzitter), Ton Vonk, penningmeester (telefoon: 010 - 521 4180), Lieme-Huib Osinga (secretaris), Ronald Dubbelman (vice-voorzitter), Lex Stax (redactie).

Redactie Factor 700



De redactie van de Factor 700 bestaat uit Rob Wolbrink 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 2004. U kunt uw bedragen insturen tot 15 april 2004. Het door u ingestuurde materiaal wordt na gebruik desgewenst retour gezonden.

Over de voorzijde

U vindt op de voorzijde twee foto's van het restauratiewerk aan de 780 van Alexander Satter. In twee afleveringen kunt u alles over de restauratie nalezen. Alexander Satter heeft deze foto's gemaakt.

Ook kunt u lezen over een proefrit met een 760 executive uit 1989 die u eveneens op de voorzijde van de Factor 700 ziet. Deze éminence grise is gefotografeerd voor Kasteel Maurick te Vught.

Drukwerk

Het drukwerk wordt verzorgd door:

Rutten's Drukkerbij BV
Nijverheidsweg 3
5071 NL UDENHOUT

In deze Factor

Colofon	2
Voorzitterswoord	3
Bestuurlijkheden	4
Kortingsadressen.....	6
Lang leve Volvo!	7
Nove Quarenta's visie.....	10
Deventer diesel	12
Make me beautiful, deel I...14	
Uit het archief (Autovisie 28 mei 1988)	20
Van de ledenadministratie ..	19
Komende zaken	24
Executive 760 1989.....	27
De '700' Agenda	29

De Factor 700 wordt met zorg gemaakt. De vereniging noch de redactie aanvaarden enige aansprakelijkheid voor de gevolgen van eventuele onjuistheden, onduidelijkheden of onvolledigheden. Deelname aan activiteiten is altijd voor eigen risico.

Voorzitterswoord

Ik weet het even niet

Dit keer kan ik het echt niet bedenken. Wat zal ik moeten schrijven? Het moet iets met Volvo van doen hebben. Nu valt er altijd wel over Volvo te praten, daar gaat het niet om, maar iets zinnigs komt er niet uit na de kerst,- en feestdagen en ondanks het feit dat het gehalte aan $\text{CH}_3\text{CH}_2\text{OH}$ in mijn biologisch chemische huishouding inmiddels verwaarloosbaar klein is geworden.

Maar toch misschien een ernstig woord aan u. Iemand heeft mij recent nog eens uitgeroepen tot een bestuurder van de oude l!lenbakken. Nu, ik word van deze onbenullig gespeende uitroepen altijd een beetje droevig gestemd! Hoe durft hij (het was een hij) zich aan dit soort uitspraken schuldig te maken? Okay, het was er maar één, en dat werpt geen gewicht in de schaal. Dat beseft ik wel. Maar ik voel mij dan toch altijd weer als een roepende in de woestijn.

Hij heeft dan ook werkelijk geen flauw benul wat een Volvorijder drijft. Hij heeft kennelijk wel zijn rijbewijs eens gehaald in het verleden maar heeft nooit begrepen waar het bij de ware automobielontwerpers om gaat.

Grote ademhaling

Hij rijdt een Ford Focus, met zeer grote ademhaling in de uitgangskanalen om de indruk te wekken dat het om een waar racemonster gaat. Het monster heeft een kleine wegenbelasting en dient iedereen hierbij uit te lachen.

De indruk die ik hiervan krijg is dat zij ons naar beneden proberen te werken en zichzelf naar boven om het niveauverschil tussen ons weg te werken. Dat lukt nooit.

Alleen wij beseffen dat er exemplaren in onze kringen rondscharrelen die ware wolven in schaapskleren zijn! Je merkt er niets van totdat zij de strijd eens aangaan met de opgevoerde Golfjes. Dan blijkt pas weer de ware aard van ons merk. Gedistingeerd, in alle rust en in volledige ontspanning. Als het moet...

Slecht chauffeur

Er werd eens beweerd dat Gustaaf Larson een slecht chauffeur was. Ik weet het niet, ik heb hem nooit ontmoet op de weg. Dat geeft ook niet. Hij heeft het wel mogelijk gemaakt dat wij

kunnen genieten van een fantastisch automobiel die zijn weerga niet kent. Daaraan kan het ondoordachte oordeel van de Focus rijder niet kan tippen. Om zich naast ons te kunnen plaatsen zal hij toch wat meer belasting moeten betalen. Hij krijgt er zolang hij die belasting niet heeft betaald, niets voor terug, wij wel.

Tóch samen verder

Feit is wel dat Ford samen is gegaan met Volvo. Ik lig hier nog steeds met gekromde tenen wakker van. Behalve van de droom dat misschien ooit eens een V8 tot de Volvo-mogelijkheden zal behoren.

Een fijn rijgenot toegewenst in 2004 met vele duizenden ontspannen en veilige kilometers.

Robert van Muijen
voorzitter



Deusjevolver.

Factor 700 

Bestuurlijkheden

1996

We schrijven november 1996. Een stuk of 15 mensen in een vergaderzaal in Maarsbergen. Buiten staan allemaal Volvo's. Uit de 700-serie. Binnen wordt druk gepraat. Eerst over de auto's, maar later over meer zakelijke aangelegenheden. Waar gaat het over? Het invullen van een aantal wensen van de aanwezigen. Een kopje koffie, een sigaar, een borrel en een vereniging. Een vereniging? Jazeker, op die dag ziet de Volvo 700 Vereniging het "levenslicht".

Er wordt gepraat over de doelstellingen. We hebben het over statuten en een huishoudelijk reglement. We komen tot de conclusie dat met wat kopiëren en plakken uit andere statuten het een en ander wel acceptabel in elkaar kan worden gezet. Dat is de structuur.

De besturing

Dan de sturing: er moet ook een bestuur komen, zo vinden we. En wat eerste commissies. En er ontstaan functies: voorzitter, penningmeester, secretaris. En een technische commissie. Daar laten we het bij. Dat is voorlopig wel overzichtelijk. En wat de cultuur betreft: "Gezelligheid is troef", dat is het motto. In 1997 volgt er een informatieblaadje: een stapeltje A-vertjes met een nietje in de linkerbovenhoek. Met informatie, informatie over "onze" auto's. En over de mensen die er in rijden. Ook in dat jaar komen er advertenties in een groot landelijk dagblad met een zaterdageditie die pleegt vol te staan met automobilia.

Wat free-publicity in een autoblad. Dat levert nieuwe leden op. In een jaar tijd een verdubbeling!

Er wordt een internetsite gemaakt en het ledenaantal stijgt maar door. Zeker het Forum op onze site levert tegenwoordig de leden een schat aan kennis en informatie op bij het in stand houden van de auto's.

Inmiddels is ook de Factor 700 geboren en groeit uit tot een professioneel verenigingsblad met een prachtige inhoud, een representatief uiterlijk en een goede verschijningsfrequentie.

De agenda is goed gevuld. Het bestuur en de kaderleden slagen er samen met enkele leden in om in 2003 iedere maand een activiteit te organiseren waar veel vraag naar is. Er zijn contacten met bedrijven om sleuteldagen en PK⁴-dagen te organiseren en om korting te kunnen krijgen op de onderdelen. Er komen veel goede ideeën uit de leden zelf, die door de (inmiddels in de organisatie verschenen) regiocoördinatoren verder worden begeleid en uitgewerkt.

400

Het tiental leden uit 1996 is inmiddels gegroeid tot zo'n 400. Het bestuur heeft de agenda voor 2004 rond en er zijn al ideeën voor 2005...

Tja, de club is op stoom. De huidige bestuurders, die aan de wieg van de vereniging hebben gestaan (Robert, Ton en Lieme Huib) hebben de groei meegemaakt en zeer actief begeleid. Dat heeft de laatste zeven jaar veel tijd en energie gevraagd. Geen punt.

Het heeft namelijk iets leuks opgeleverd! Doel behaald!!

De oude hap

Wij (Robert, Ronald en Lieme Huib), de oude hap dus, denken dat het echter wel tijd wordt om deze actieve vereniging bestuurlijk deels over te dragen aan anderen. Met nieuwe ideeën en plannen. Optimalisering van de structuur en aansturing. Om de goede cultuur te kunnen waarborgen.

Een eerste aanzet is gegeven toen Gerard Satter de ledenadministratie heeft overgenomen van Lieme Huib. Hij kan Ton als penningmeester goed kan ondersteunen met zijn professionele kennis.

In het jaar 2004 willen Robert, Ronald en Lieme Huib graag nieuwe mensen gaan inwerken in het bestuur. We zijn echter nog wel op zoek naar mensen, die de rollen van voorzitter (nu Robert), vice-voorzitter (nu Ronald) en secretaris (nu Lieme Huib) willen over gaan nemen. En dan met ingang van februari 2005.

Vandaar dat wij iedereen met enthousiasme en bestuurlijke ervaring oproepen om eens na te denken over zijn of haar (!) bijdrage. Qua tijd valt het mee. Een en ander loopt nu namelijk best goed. We hebben nog een jaar. Maar dat is snel voorbij, zo weten we allemaal.

Bel of e-mail even, als u geïnteresseerd bent, met één van ons. Maar een telefoontje aan je toekomstige medebestuurders Lex of Ton, kan natuurlijk ook. Zij blijven namelijk in 2004 en 2005 graag als algemeen bestuurslid (redactie) en penningmeester beschikbaar!



Heel veel plezier in 2004. We
horen graag van je!

Lieme-Huib Osinga

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 Serva Amsterdamseweg 7 - 11 3812 RN AMERSFOORT Tel.: 033 - 4603004 www.servavolvo.nl Korting: 15% voor onderdelen en 25% voor fast movers	Volvo Serva Watergoorweg 57a 3861 MA NIJKERK Tel.: 033 - 2472759 www.servavolvo.nl Korting: 15% voor onderdelen en 25% voor fast movers	Volvo Serva Koningsweg 18b 3762 EC SOEST Tel.: 035 - 6038109 www.servavolvo.nl Korting: 15% voor onderdelen en 25% voor fast movers
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 3851 EE ERMELO Tel.: 0341-556044
Volvo Hooftman Bergambachterstraat 5 2871 JB SCHOONHOVEN Tel.: 0182 - 324222 www.hooftman.nl	Volvo Hooftman Willem de Zwijgerlaan 39 Alphen a/d Rijn Tel.: 0172-424163 www.hooftman.nl	Volvo Broekhuis Assen Industrieweg 42 9403 AB ASSEN Tel.: 0592-344046
Furness Car Amsterdam Kollenbergweg 15 1101 AR AMSTERDAM Tel.: 020 - 4522020	Volvo van der Wulp Misgomseweg 3 3208 LB SPIJKENISSE Tel.: 0188 - 611770	Volvo Broekhuis Zeist Pijlstaartlaan 1 3704 HS ZEIST Tel.: 030 - 6953332
RICA Engineering Klopperman 35 - 37 2292 JE WATERINGEN Tel.: 0174 - 226 806 www.rica.nl	Volvo Broekhuis Emmen Phileas Foggstraat 22 7821 AK EMMEN Tel.: 0591 - 631300	Volvo Broekhuis Hoogeveen Edisonstraat 6a 7903 AN HOOGEVEEN Tel.: 0528 - 269481
RICA Engineering Spuiweg 22 G 5145 NE WAALWIJK Tel.: 0416 - 347 609 www.rica.nl		



Lang leve Volvo!

Parkeerplaatsje

Als trotse mede-eigenaar van een 940 LE Polar uit 1998 en een 240 DL sedan uit 1989 vertoef ik graag op de websites van de beide verenigingen. Daar ben ik zeker niet de enige in omdat ik regelmatig dezelfde namen op beide forums tegenkom.

Laatst was er iemand op het forum van de onze club die aangaf dat hij op parkeerplaatsen zoveel mogelijk naar een plaatsje zocht naast een andere Volvo. Hij vroeg zich af of andere Volvo-liefhebbers dit fenomeen ook kennen. Kijk, daar houd ik wel van.

En ja, ook andere Volvo-rijders kennen dat fenomeen! Voor zover u nog niet bekend bent met het forum, kijk er eens op en start zelf een "discussie".

Levensduur

Maar wat ik nog niet ben tegen gekomen, noch op het forum noch elders, is de informatie die de lange

levensduur van Volvo staat. Nu hoor ik u al zeggen, "Onze club is toch het levende bewijs hiervan?". Klopt, maar dit zijn toch de fanatici. Hoe zit het met al die andere mensen die ook Volvo rijden en niet bij een Volvoclub zitten? Tenslotte zijn er dit toch meer.

Nu is er op het Wereld Wijde Web van alles te vinden over Volvo. Knap lastig wordt het om data over levensduur en de ontwikkeling hiervan te vinden en hoe zich dit verhoudt met andere merken. Dan ga je er eens voor zitten, speuren en met de juiste steekwoorden kwam er wel wat boven tafel.

Wist u dat The United Kingdom, op een na de grootste importeur van Volvo is? Hier ben ik wel enige data tegengekomen die als representatief mogen worden beschouwd. Het oudste wat ik gevonden heb stamt uit het najaar van 1971.

Een vertaling:

"Recentelijk zijn voorstellen gemaakt om de procedure voor de jaarlijkse test van gebruikte auto's te herzien. In



Berekende levensverwachting in jaren		
	1969	1970
Volvo	13,3	13,6
Volkswagen	12,6	12,7
Mercedes-Benz	11,6	11,7
Peugeot	10,8	11,1
Saab	10,5	11,1
Opel	10,5	10,7
Ford	10,3	10,6
Fiat	10,0	10,5
Vauxhall	9,6	10,5
Citroen	10,0	10,0
BMC	9,9	9,8
Renault	9,6	9,6
DKW/Audi	9,3	9,6
BMW	8,8	9,4
Simca	9,0	9,2
Gemiddeld	11,6	11,8

Zweden ondergaan alle auto's een veel stringenter vergelijkbare jaarlijkse inspectie. Deze inspectie geeft de autoriteiten de mogelijkheid een berekening te maken naar de verwachte levensduur van auto's.

Vorig jaar (lees 1969) was de verwachte levensduur van de gemiddelde auto in Zweden berekend op 11,6 jaar. Deze berekening was uitgevoerd door AB Svensk Bilproving. Volvo is weer de auto met de hoogste levensduur onder Zweedse omstandigheden met een gemiddelde van 13,6 jaar."

Volvo maakt zijn reputatie meteen waar. Debet hieraan zijn vooral de Amazone/120, de 140 en 160 serie.

De tweede meting stamt uit het voorjaar 1978. Dat betekent dat de 200-serie dan reeds drie jaar op de markt is, en de 300-serie reeds twee jaar. De verwachte levensduur is al



opgelopen tot 17 en een half jaar! Een verbetering van 4,2 verwachte levensjaren in acht jaar.

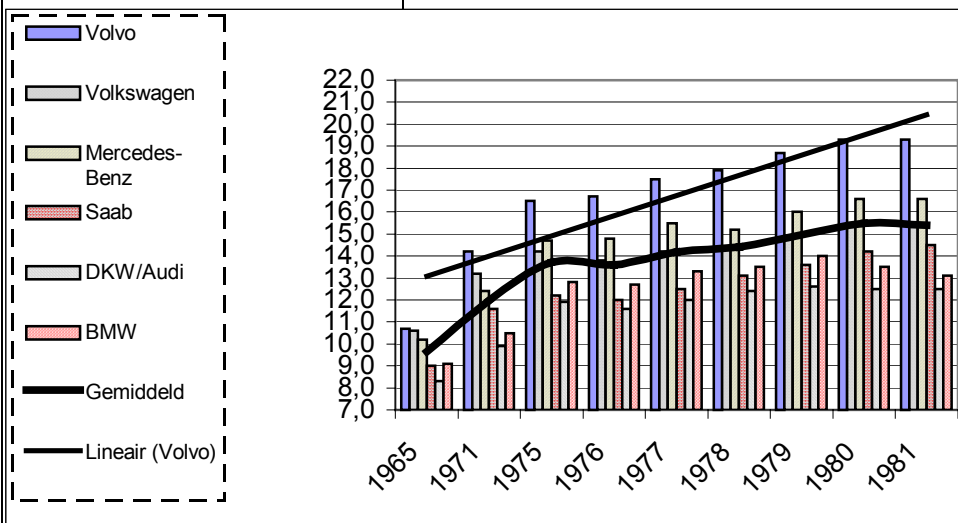
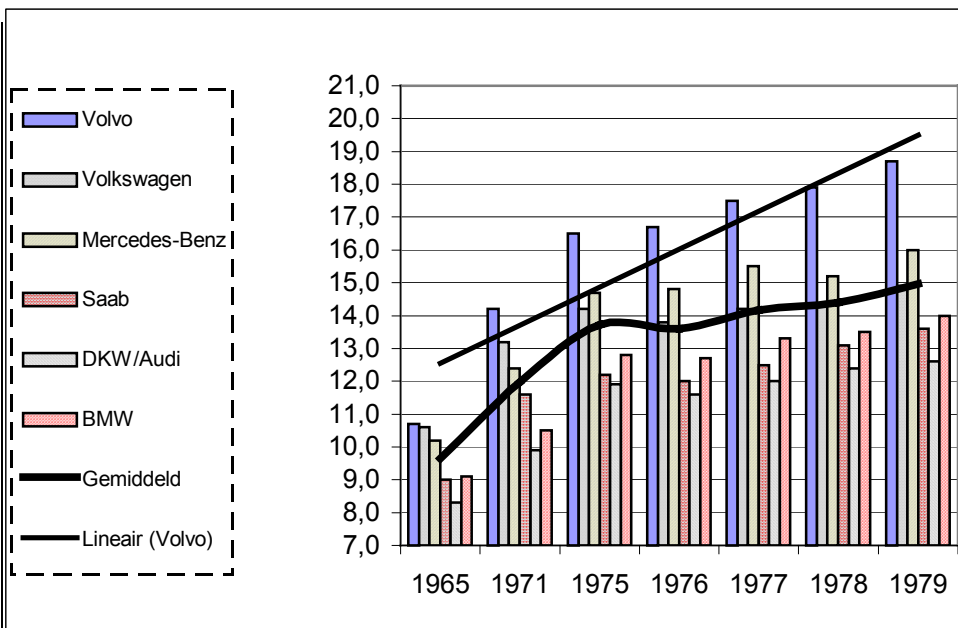
Alleen BMW maakt een grotere sprong over deze periode. Echter, nog altijd een ruim vier jaar lagere levensduur dan de gemiddelde Volvo.

Berekende levensverwachting in jaren		
	1976	1977
Volvo	16,7	17,5
Volkswagen	13,8	14,0
Mercedes-Benz	14,8	15,5
Peugeot	11,8	11,6
Saab	12,0	12,5
Opel	12,6	13,0
Ford	12,3	12,6
Fiat	11,0	11,0
Vauxhall	11,3	11,5
Citroen	12,7	13,9
BMC	11,3	12,1
Renault	11,9	12,3
DKW/Audi	11,6	12,0
BMW	12,7	13,3
Simca	11,1	11,2
Gemiddeld	13,4	14,1

Levensduur

De gegevens in de bovenste grafiek stammen uit begin 1981. De levensverwachting van een Volvo ligt dus tegen de 19 jaar aan. Mogelijk komt dat met name door toedoen van de 200-serie die toen reeds 7 jaar op de markt was. Met de toevoeging van een trendlijn (lineair) ligt de verwachting van de levensduur voor jaren na 1979 boven de 19 jaar.

De gegevens in de tweede grafiek komen uit medio 1983. Daarbij Volvo laat zien dat de levensverwachting van een gemiddelde Volvo 19,3 jaar is. Daarbij valt op dat ook de gemiddelde leeftijd van de andere merken nagenoeg gelijk blijft.



En dat betekent ...

Mag je hieruit concluderen dat de 200-serie samen met de 300-serie sterk heeft bijgedragen aan de langere levensduur van Volvo? Dat is een van de peilers die Volvo als core value beschouwd!

Ja, volgens mij mag dit, want na de laatste meting van 1981 zijn onder meer de 400, de 700, 900 en de 850 uitgekomen.

Deze auto's bezitten ten minste dezelfde kwaliteit. Op basis van de bovenstaande grafiek is de gemiddelde levensduur van Volvo bijna 20 jaar. Dat is dus nagenoeg stabiel

over de afgelopen 20 jaren.

Uit recente cijfers van de Zweedse autoriteiten blijkt dat het gemiddelde van Volvo in Zweden weer boven die van Mercedes-Benz zit en wel op 21,2 jaren (GEMIDDELD!).

Volgens de bovenstaande tabellen en grafieken zouden er dus nog vele auto's moeten rondrijden. En horen niet thuis zoals op de foto. Maar is dit ook zo?



Factor 700

Schroothoop

Uit Noorwegen zijn de volgende gegevens afkomstig (2000).

Een citaat: "Volvo, Mercedes-Benz and Saab oldest when scrapped." Volgens deze Noorse gegevens heeft Volvo het hoogste percentage van 87,0% auto's ouder dan 15 jaar die worden afgedaan zoals hierboven. Voor Mercedes-Benz geldt 86,9% en voor Saab 86,6%.

Onderstaande tabel laat de leeftijd zien van elke geregistreerde Volvo en enkele andere merken per 31 december 2000 in Noorwegen.

Kortom, ruim 38% van de Volvo's is 16 jaar of ouder (bouwjaar 1984 en ouder) en rijdt dus nog rond in Noorwegen.

Dat betekent dat de oudste Volvo binnen deze club 21 tot 22 jaar is en de jongste zo'n 5 jaar.

Deze gegevens tonen aan dat onze club nog een lange weg moet gaan op om een echte klassiekerclub te worden. Maar daar ligt ook de uitdaging voor onze leden.

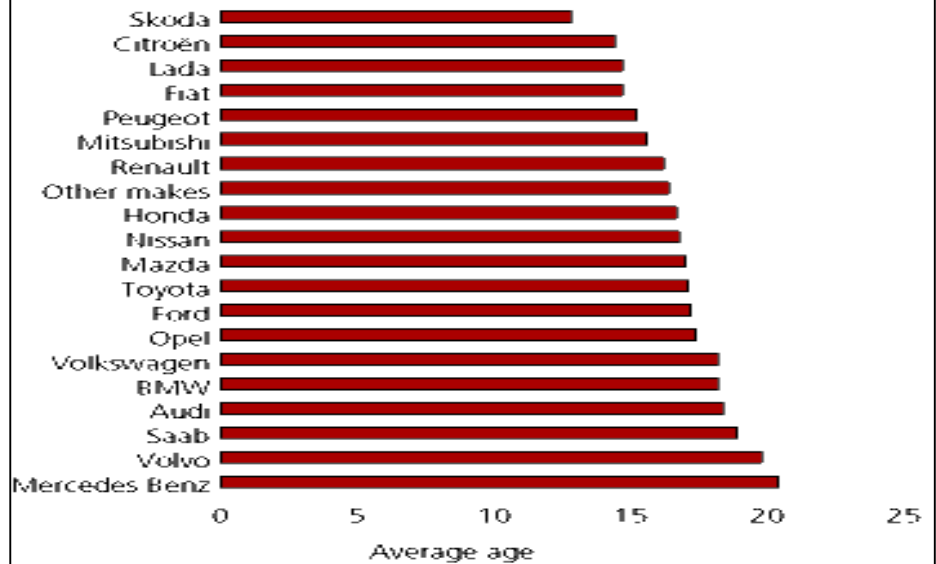
Eigenlijk zijn wij ook enigszins milieubewust bezig. Duurzaam autorijden dus. Er wordt al een vergelijking met duurzaam bouwen getrokken.

Duurzaam rijden

Een stukje uit een bouwmagazine:

"Langdurige bruikbaarheid, 'duurzaamheid' in de oude zin van het woord, is één van de pijlers van Duurzaam Bouwen. Dat geeft ook het belang aan van onderhoud om vervanging van materialen uit te stellen of te voorkomen.

Average age when scrapped, by make. 2000



Als ooit uit onderzoek is gebleken dat aan de productie van een Volvo meer energie te pas komt dan de auto gemiddeld genomen tijdens zijn gehele levensduur verbruikt en een Volvo gaat toch erg lang mee, hoe zit dat dan in de bouw?" (ir. M.M.F. Ammerlaan, ir. EJ. Armbrust)

Dus gezien al het bovenstaande, Volvo leeft inderdaad langer, lang leve Volvo!!

Thus, the wonder years are yet to come.....

Paul Seegers



	<3 jaar	4-7 jaar	8-11 jaar	12-15-jaar	16-20 jaar	> 21jaar
Volvo	9,0%	18,2%	12,0%	22,7%	23,9%	14,3%
Volkswagen	21,0%	27,4%	14,2%	16,2%	16,0%	5,2%
Mercedes-Benz	13,7%	18,0%	14,6%	18,8%	26,9%	8,0%
Saab	21,6%	24,0%	10,2%	17,8%	20,6%	5,8%
Audi	21,6%	29,7%	18,8%	14,4%	13,4%	2,2%
BMW	17,8%	23,3%	21,2%	18,0%	17,1%	2,6%
Land.Gem.	17,3%	24,5%	15,0%	20,5%	17,4%	5,3%

Nove Quarenta's visie

Kriebel

Heeft u dat ook wel eens? Dat uw Volvo nog nooit zo lekker gelopen heeft, maar dat u zichzelf betrapt op het rondkijken naar een opvolger? Ik wel namelijk. Een soort kriebel. Niet onaangenaam, verre van, maar het houdt de gemoederen bezig, zonder dat daar dus een directe aanleiding voor is.

Ingewikkeld

Dat maakt het natuurlijk ingewikkeld. De 9 doet het dus nog prima, 250.000 km is nog niet veel, en de grootste afschrijving is nu achter de rug. Bovendien zijn na 4 jaar en 125.000 km de kinderziektes er wel uit, en weet ik vrij goed hoe de algehele staat van de auto is. Prima, eigenlijk.

Niet zo gek: elke onderhoudsbeurt heb ik laten uitvoeren door een Volvo specialist met de intentie dat de auto nog minstens 100.000 km mee moet kunnen. En ik ben er ook echt zuinig op, zorgvuldig warm rijden en zo, en over dat poetsen heb ik u al eerder geïnformeerd. Het verstand zegt dus doorrijden, het gevoel roept om iets nieuws.

Vroeger

Ik herken die kriebel van vroeger. Toen ging het nog voornamelijk om een (race-) fiets(-en). Binnen een jaar na aanschaf wist ik wat ik eigenlijk had willen hebben. Door beperkte financiële middelen, en wederom "hij rijdt toch prima", bestonden er geen goede argumenten voor een snelle inruil. Gelukkig groeide ik stevig door, en dat is voor

een fiets het goede argument om een nieuwe aan te schaffen.

Slijt dus

Ik fiets nog steeds, maar de behoefte aan een nieuwe fiets heb ik gek genoeg niet meer. Die behoefte slijt dus. En daar zit ik dus een beetje mee. Het lijkt wel of die hang naar verandering nu is veranderd naar de auto. Echt kwaad kan het geloof ik niet, dus ik geef er maar een beetje aan toe.

Kiezen

Over merkkeuze hoeven we het wat mij betreft hier niet te hebben. Het gaat over het model. Dan heeft de 9 nog steeds mijn voorkeur. Ruim, robuust, no nonsense. Een V70 zal best aardig rijden, maar ik vind het eigenlijk een beetje een patserige auto. Er is vast ook niet zo'n leuke club van. En waar moet die 9 dan aan voldoen? Weinig kilometers (waarom eigenlijk, 250.000 lijkt geen probleem..), een estate vind ik mooier (merk je natuurlijk niks van tijdens het rijden), leren bekleding (mooi maar onpraktisch), airco zou wel fijn zijn (kan wel kapot!), en bij voorkeur uit de collectie van mijn eigen specialist (betrouwbaar).

Surfen

Een onschuldige eerste stap is het bekijken van de websites van dealers, specialisten, en algemene sites zoals auto-track.nl. Het aanbod valt niet tegen, er mankeert echter altijd wel wat aan. Te veel kilometers, hele kale uitvoering, te duur. Wel leer je weer

het nodige bij over type aanduidingen en allerhande opties. Een logische tweede stap is de gang naar het achterterrein van de dealer (de 9'ers halen nog maar zelden de showroom!).

Zoektocht leuker dan ..

Een enkele keer zie ik bij een dealer een exemplaar dat aan 8 van de 10 eisen voldoet. In dat geval maken we een afspraak voor een proefrit. Dit loopt bij mij tot nu toe uit op een teleurstelling.

Hoe het kan weet ik niet, maar ik ben nu al enkele malen vooral teleurgesteld in het rijgedrag van de occasions van mijn keuze. Ziet er leuk uit, er moet veel geld bij, maar mijn oude auto rijdt beter! Met gemengde gevoelens rij ik naar huis.

.. De vondst?

Tot gisteren. Of eigenlijk een half jaar geleden. Tijdens de zomervakantie spotten wij een 965 bij een specialist in een afgelegen deel van Nederland. Het was vakantie, geen moment om auto's te kijken (voor mijn vrouw). Het bleef echter wel een beetje knagen. Daarom twee maanden geleden een proefrit gemaakt. Fantastisch! Wat een vermogen, wat een souplesse.

En wat een geld! De garagist en ik kwamen er samen niet uit. Gisteren weer wezen kijken. Hij stond er nog, en de elektrische stoel stond nog in mijn stand. We gaan het opnieuw proberen. Komen we eruit: ik informeer u. Komen we er niet uit, dan zet ik mijn relatie met de 940 gewoon voort!



U groetend uit een warm
Portugal,

Nove Quarenta

Deventer diesel

Bolhoedje

Het heeft even geduurd, maar het wordt hoog tijd dat wij ons Volvoverhaal maar eens gaan melden aan onze medeleden.

Altijd al, van kinds af aan, vonden wij ze mooi, die strakke hoekige Volvo's. Al wisten wij dat natuurlijk nog niet van elkaar. Wij kenden elkaar namelijk nog niet. Toen wij elkaar tegenkwamen wisten wij dat echter gauw genoeg.

Een Mazda (model bolhoed) was onze eerste gezamenlijke auto. Wij gingen er maar van uit dat een Volvo 740 estate (inmiddels wisten we het een en ander) niet voor ons te betalen, laat staan te onderhouden was. Dus dat hadden we in ieder geval duidelijk.

Maar een mens moet wat te wensen hebben, was ons uitgangspunt, en daar was mee te leven. Daar kwam nog bij, dat wij tijdens een recente vakantie in Canada, even hebben gesnuffeld aan een 740 estate. Mijn zwager heeft er een, een automaat. Dat was pas luxe!!! Dus het gevoel bleef hangen (u kent dat als het Volvo-gevoel).

Onze Mazda bolhoed werd overigens wel erg klein, vooral toen er een nieuw wereldburgertje op komst was. Dus maar eens kijken naar een wat ruimere auto voor een billijke prijs.

440

Uiteindelijk kwamen wij terecht bij een Skoda-dealer en keken daar eens even een tijdje rond. Mijn vrouw had hem al gezien. Min of meer tegelijkertijd liepen wij naar dezelfde wagen toe. Een Volvo

440. Prachtig rood metallic en bijzonder ruim. Het verhaal van de verkoper deed genoeg. Dit was de auto die wij nodig hadden, veilig en betrouwbaar.

Veilig was ie wel maar betrouwbaar niet. Allemachtig veel ellende gehad. Stil staan op de meest onbenullige plaatsen, en dat met een baby op de achterbank.

Als we weer eens stonden en de ANWB nodig hadden wisten ze al precies welke auto dat was. "Oh die rode 440 weer?

stallig onderhoud en wegenbelasting. Wij hadden al veel geld uitgegeven aan onze 440, dus het was erop of eronder. De 740 moest 2.250 euro kosten..... (Wel even door de vuiligheid heen kijken).

Eerst maar even proefrijden dus. Het was duidelijk, deze Volvo had alles wat je je maar kon wensen. Jazeker ... automaat!! Goedendag zeg, wat reed dat lekker! Maar het bleef een gok, al ons spaargeld er tegen aan was ook



We komen er aan hoor.."

Pothoofd

Op een dag reden wij in Deventer langs de IJssel, toen mijn vrouw plotseling riep: "Ho es, moet je dat eens zien!" Daar stond bij een autohandelaar "Pothoofd" een zilvergrijze Volvo estate 740 GLE TD. Puntgaaf op het eerste gezicht, alleen ongelofelijk smerig.

Wij stopten en gingen informeren of deze Volvo te koop was. En dat was 'ie. Ter plekke hebben wij staan rekenen, wat ons dit ging kosten aan mogelijk achter-

moeilijk. Niks meer achter de hand hebben is niet zo plezierig. Maar we wisten wat we wilden. Onze droom, onze Volvo... HIER ERMEE!!!!

We stelden de handelaar het volgende voor: wij nemen deze Volvo, en jij mag de 440 hebben. Maar dan moet je de 740 wel in een topconditie brengen. Daar ging hij mee akkoord en hij heeft woord gehouden. Af en toe spreken wij hem nog wel eens.

Daar zijn we weer!

Met een prima Volvo naar de dealer getogen en gevraagd of er nog even naar gekeken kon



worden in verband met een vakantie naar Italië.

"Kijk es!" werd daar opeens geroepen "Daar is ie weer! Na 7 jaar terug!". Verbaasd vroegen wij: "Hoe zo?" Nou, onze Volvo bleek een Volvo te zijn die daar destijds nieuw gekocht was door een aannemer. Deze aannemer deed ongetwijfeld goeie zaken, want alle extra luxe had hij indertijd laten aanrukken en installeren. Zelfs een Amerikaans roofrack.....

Dat 1/3 van alle luxe het even niet deed, boeide ons ook niet. Onze enige reactie was: "Oh ja, zit dat er dan ook op?"

voor de volgende trip, maar daarover later in dit verhaal.

Linke kennismaking

Het kennismaken met de vereniging was eigenlijk toeval, via een link op het net. Inmiddels waren wij zo idolaat met onze Volvo, dat we eigenlijk zoiets hadden van ...mwah... gaat dat niet wat ver??? Tot wij op de 740 site terecht kwamen. "Kijk eens even" zeiden wij tegen elkaar, "nog meer van die Volvoidioten". Dus we waren niet alleen. En je kon nog lid worden ook!! Dus dat hebben we maar gedaan. En we

zijn leerzaam. Mensen die zich belangeloos inzetten voor de Volvo ... fantastisch!

Zweden

Een Volvo komt uit Zweden. Dus dachten wij zo, laten wij daar maar eens met de vakantie naar toe gaan dit jaar. En dat hebben wij gedaan! Zonder problemen, een prachtige reis gehad, en heel ... heeeel veeeeeel Volvo's gezien. 740 Sedans, bij bosjes rijden ze daar!

Tja, dan ben je niet zo bijzonder meer. Alhoewel ... estates zijn daar niet zoveel te zien. Dus in ons geval waren wij toch ietsjes bijzonder.

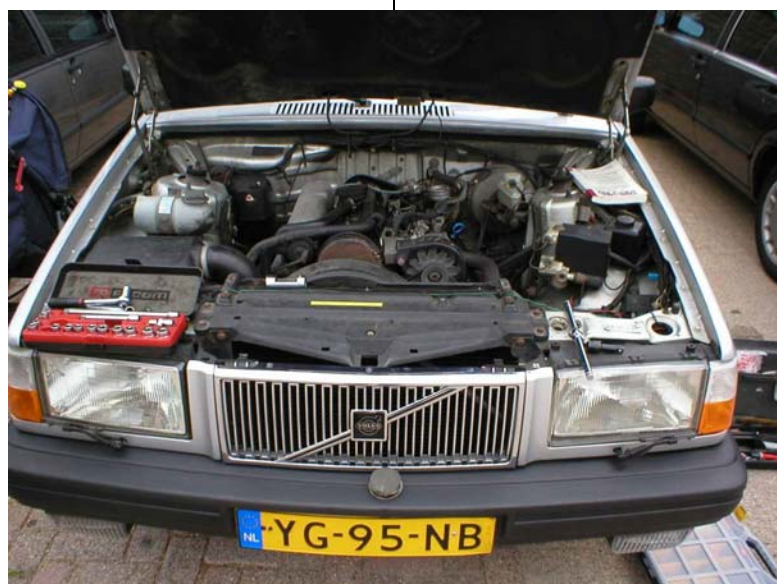
Ook de terugreis is weer zonder problemen verlopen, feilloos.

Inmiddels vertrouwen wij deze Volvo volledig, en ik persoonlijk heb heel wat motorische ellende meegemaakt met auto's. Dus zo snel heb ik geen vertrouwen, ook niet in een nieuwe auto! Onze 740 heeft zich bewezen. Dat is klip, klaar en duidelijk!

Wij hebben een gezamenlijke hobby, waar wij hopelijk nog jaren plezier aan zullen beleven.

En het is heel erg leuk als je deze hobby samen kan delen. Binnenkort staat onze Volvo op de 300.000 km. Een "mijl"paal dachten wij zo, Dat wordt gebak met slagroom en een biertje!! Volgens kenners is ie dan net ingereden, en dat geloven wij ook wel. We gaan voor de volgende 3 ton, en dat doen we met heel veel plezier!!

Peter en Ellen Kokke
Deventer



Afijn, de Volvo werd nagekeken, en was prima in orde. Dus we konden met een gerust hart naar Italië rijden. Wat we dan ook gedaan hebben! Geen centje pijn. Overal naar toe geweest. Terug naar Nederland en koelvloei-stoflekkage. En niet zomaar, nee al het spul liep eruit. En dat allemaal in Duitsland, 300 km van de Nederlandse grens verwijderd. ADAC gebeld, en deze heer fixte het op een heel erg goede manier (het werkt namelijk nog steeds).

Dus verder zonder problemen terug naar Nederland. Kijk es, je wordt niet moe van het rijden in zo'n bolide. Dus bedachten we alvast plannen

hebben er al veel plezier van gehad!

Geert "Turbo" Dijstelbloem die ons tips gaf in verband met een lekkende verstuiver. Hij deed dat zo, dat ik het uitgeprinte handleidinkje er zo bij kon houden, en aan de slag kon. Bedankt Geert!

Een demper via een medelid, een knipperlicht-unit op de beurs, een defect in de kachelkraan opgespoord door het forum, et cetera. En dan alle verhalen in de Factor, en het soms oeverloze geklets op onze site.

Prachtig, het gevoel erbij te horen is voor ons duidelijk aanwezig. Ook de PK⁴-dagen

Make me beautiful, deel I

Twee delen

In deze en de komende Factor 700 is beschreven hoe Alexander Satter zijn 780 heeft gerestaureerd.

Er is zoveel over te vertellen, dat het niet in één Factor kan.

Het begin

Op zaterdag 1 maart 2003 was Hedwig Lambregts vroeg uit de veren om eens bij mij langs te komen om iets aan zijn 780 te repareren. Tijdens de werkzaamheden kwam het ter sprake dat wij ook wel eens een 780 zouden willen bezitten. Wij, dat zijn mijn vader Gerard en ikzelf. En dat we zo nu en dan hebben we dan ook een blik geworpen naar een 780 die ergens te koop stond. Maar echt zoekend waren we niet. Wel wisten wel zeker dat het een V6 moest zijn.

Nu wist Hedwig, dé 780-kenner van het noordelijk halfrond, er een te staan die al een tijdje stil stond. Om precies te zijn stond deze 780 bij een dealer. De auto was aan Hedwig aangeboden rond oktober 2002 van een particulier. Deze particulier had deze auto bij die dealer gestald.

's Maandags 7 maart meteen gebeld naar deze firma en een afspraak gemaakt om te gaan kijken. Vrijdag 11 maart moest het gebeuren. Mijn vader en ik zijn in de auto gestapt en naar Bergen op Zoom om bij van Gessel (de betreffende Volvo dealer) de 780 te bekijken. Ook zou Hedwig, die speciaal vroeg van zijn werk is vertrokken, een kritische blik werpen als doctorandus in de 780-ologie. Hij had immers wel gehoord

van deze auto, maar 'm nog nooit gezien.

Het 780 levensverhaal

De auto stond in de kelder bij de firma Van Gessel. Meteen kregen we van de heer Van Gessel een verhaal van de historie van de auto en de problemen waar de auto (nog) mee kampte. De auto is ruim 15 jaar in onderhoud bij Van Gessel geweest.

De heer Van Gessel was zelf ook enthousiast en blij dat er echte liefhebbers naar de auto kwamen kijken. We kregen een totaal overzicht op een uitdraai van alle werkzaamheden die Van Gessel aan de auto heeft uitgevoerd in al deze jaren. Nadat we de auto gezien hadden waren we na wat bellen van de heer van Gessel met de eigenaar, een blauwe 780 rijker.

Dinsdag 11 maart 2003 hebben we een ambulance achter de 940 gehangen en zijn richting Bergen op Zoom gegaan om de auto op te halen. Er mocht niet met deze 780 gereden worden omdat de auto op een Belgisch kenteken stond en was geschorst voor de wegbelasting. De auto stond al te wachten in de werkplaats om mee te mogen met de nieuwe eigenaren. Bandjes waren netjes opgepompt en de ergste stof was verwijderd. De auto is daar opgeladen. De service van de heer Van Gessel was ook uitzonderlijk goed.

Ik mocht het onderdelenboek van de 780 lenen en heb nog een mooi boek gekregen over 75 jaar Volvo. Omdat de knipperlichten beide kapot waren, er een nieuwe in de auto en een andere nog op de plank lag kreeg ik deze gratis mee. Bij het afscheid moesten

we beloven, als de auto klaar was, dat we deze eens lieten zien.

Na een rustig ritje met de combinatie, immers het is een heel gewicht van de ambulance plus 780, is de 780 meteen op onze oprit gereden. Nu kwam het erop aan. Een restauratieproject is gestart.

Technische gegevens

Het betreft een 780 uit 1987. Het chassisnummer is YV1782687HD001317. De auto is voorzien van de B280E motor en een drierversnellingsautomaat plus overdrive. De auto is voorzien van alle luxe die bij een 780 hoort. Bij aanschaf had de auto 412.300 echte kilometers gereden. De kleur van de auto is blauw metallic. Het kleurnummer is 200

Reinigingsbeurt

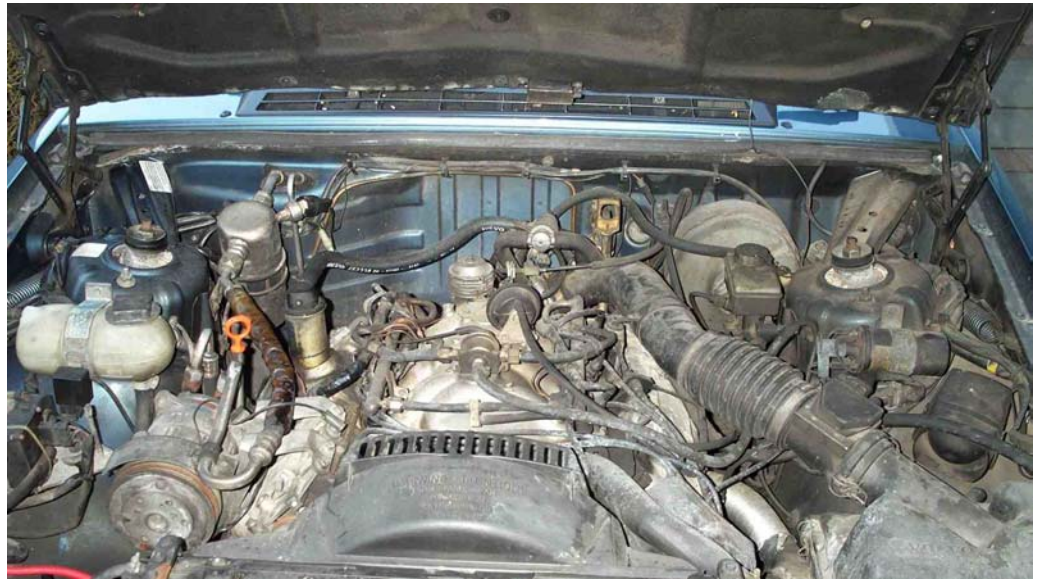
Na een grondige reinigingsbeurt die totaal ongeveer een week heeft geduurd kwam er een redelijk mooie 780 tevoorschijn. We hadden onszelf als doel gesteld om deze zomer met de auto te gaan rijden. Dan moest de wagen eerst technisch in orde gebracht zijn, voordat de auto gespoten zou worden. Ook moest er het een en ander gebeuren om de auto goed door de RDW-keuring te krijgen.

In het kort de belangrijkste punten:

- Olielekkage van de motor
- Lekkage in het koelsysteem
- De verlichting werkte niet helemaal



- De motor wilde tijdens het rijden af en toe even



- Kokerblak achter was aangetast door roest evenals de bak van het reserve-wiel
- Alle rubbers van de wielophanging hadden de langste tijd ook gehad
- Remschijven, blokken en remschoenen rondom waren versleten
- De koplampen waren vuil van binnen waardoor er weinig lichtopbrengst was en een vertekend beeld gaven
- De uitlaat was lek
- En nog vele kleine dingetjes.

Er was dus genoeg werk te doen.

De motor

We zijn begonnen met de motor weer in topconditie te brengen. Er zijn nieuwe pakkingen en keringen geplaatst. De distributie is geïnspecteerd en gereinigd. Vervolgens is het blok voorzien van nieuwe filtertjes, kleppen stellen en hebben we het ventilatorhart schoon gemaakt omdat dit vol olie en vuil zat.

Bougiekabels, verdeler, rotor, V-snaren, alle oliën en bougies zijn vervangen. Ook de stapenmotor en het gasklephuis zijn gereinigd.

Krokante delen

In de kokerblak en de bak van het reservewiel bak zaten gaten. Ze waren dus krokant geworden. Voor deze stukken zijn we naar de sloop gegaan en hebben voor een paar euro deze stukken uit een 740 geslepen. Mooi detail: deze 740 was ooit geleverd door Volvogarage Van Gessel. Deze onderdelen zijn in de 780 gezet.

Toen we deze werkzaamheden verrichten, stond de datum van de RDW-keuring al vast.

Slechts drie dagen vóór de keuring kwamen we er achter dat de 780 deze krokante delen had. Toen was het dus zaak om snel én goed de delen te vervangen.

RDW-keuring

Dinsdag 8 april was de auto klaar en moest de 780 naar de RDW-keuring. Voor deze dag hadden we een ééndagsken-teken aangevraagd. We zijn 's middags richting de RDW vertrokken. Na ons gemeld te hebben moesten we een tijdje wachten, maar kwamen uiteindelijk aan de beurt.

De mensen van de RDW hadden veel oog voor de auto zelf en iets minder voor de keuring. De auto kwam er goed doorheen op een paar kleine dingetjes na. Namelijk (te) grote speling op de uitgaande as van de automaat en een koplamp waarvan het grootlicht weigerde te werken. Dit kon ter plekke verholpen worden door de contacten te bewegen. De oorzaak was corrosie, uiteraard.

Maar de automaat was geen probleem. Die was in orde.

Ze hadden meteen door dat we liefhebbers zijn en dat dit achteraf verholpen zou worden. Op zaterdag 9 april waren de papieren binnen en maandag werden meteen de kentekenplaten gehaald.

Uitvallen deel I

Nu konden we ook eens het probleem van het uitvallen van de motor controleren, doormeten en verhelpen. Echter, uitvallenNIET DUS. Twee maanden later was mijn vader met de auto op pad. En ja, even hikken maar verder lopen als een Volvo behoort te doen. Dit kwam wel steeds vaker voor.

Alles hebben we geprobeerd om het probleem erin te krijgen, maar niets.

Dus verder zoeken. Het was een probleem met de ontsteking. Dat hadden we wel kunnen bepalen. Dus alle componenten zoals het brandstofrelais doorgesoldeerd, de pulsgever en de eindtrap vervangen en ga zo maar door. Maar nee, dat was het allemaal niet. Ook al zagen deze componenten er niet goed meer uit, daar lag het niet aan.

Dus verder zoeken en zoeken. Zo ben ik aanbeland bij de kabelboom. Na een grondige inspectie bleek deze kabelboom in zeer slechte staat te zijn. Zo waren diverse draden ontdaan van de isolatie op de plaats waar ze de kabelboom uitkomen. Dus dat betekende dat hele kabelboom nagelopen moest worden. Al snel waren er meerdere onregelmatigheden te zien nadat ik de mantel van de kabelboom een stukje verwijderde.

De isolatie viel als hagelslag van het koper. Op dat moment hebben we besloten om de totale kabelboom te verwijderen en deze helemaal na te lopen. De kabelboom is geheel nagelopen, draad na draad. Alles wat slecht was is eruit geknipt en voorzien van een nieuwe draad. Totaal is er 20 meter nieuwe bekabeling geplaatst. Ook is een aantal sloopbedrijven bezocht om stekkerverbindingen te halen die ik voor vervanging kon gebruiken.

Nu moesten we ook uitvinden hoe het komt dat deze isolatie was aangetast. Dit bleek uiteindelijk één lekkende injector van de 6^e cilinder. De injectorbrug is verwijderd en we kwamen er achter dat de injectors niet diep genoeg in de brug waren geplaatst. Nadat de injectors waren verwijderd was te zien waarom.



Er zat in twee aansluitingen een extra rubber dat normaal aan de bovenzijde van de injector een afdichting vormt. Door het extra rubber was er speling en kon er benzine lekken. Nadat deze twee rubbers waren verwijderd paste alles weer op zijn plaats. Omdat deze injectors toch los waren heb ik ze meteen voorzien van een revisiesetje zodat ze voorlopig weer mee kunnen.

Behandelen van het leer

De ledere bekleding van de voorstoelen was in slechte staat. Wel was de bekleding helemaal heel. Maar omdat de auto twee jaar stil heeft gestaan en de bekleding geen behandeling heeft gehad die periode, was het leer zeer droog.

Bij mijn lokale volvo dealer hebben we een conditioner gehaald om het leer te voeden. Bij navraag bij diverse bedrijven die auto's bekleden met leer, kregen we een tip om het leer te verven. De structuur van het leer op de voorstoelen was verder nog goed. Ook kregen we een adres van een bedrijfje dat ook aan bedrijven verf levert als ze dat nodig hebben. Wij daar naar toe. Daar aangekomen werd er naar een stuk leer gevraagd zodat je de goede kleur mee krijgt. Maar ja, waar haal je een stukje leer van 1 x 3 cm weg? Dat is dus even zoeken.

Gelukkig heeft een Bertone grote stukken leer aan de achterbank gemaakt. Daar kon een stukje van afgehaald worden en afgegeven. Een week later was de verf klaar en kon de pot opgehaald worden.

In de werd winkel uitgebreid uitleg gekregen hoe alles te behandelen.

Wij naar huis en de volgende dag maar meteen in praktijk brengen wat ons de dag ervoor uitgelegd was. Voorzichtig in een hoekje begonnen, en er gebeurde weinig behalve dat de grijze kleur blauw was. Dus nog een keer proberen en nog eens. Na een aantal keren begon het inderdaad weer als nieuw te worden. Daarna het leer met een ander flesje verder behandeld om te voorkomen dat het gaat afgeven. Over het eindresultaat waren we zowel verbaasd als tevreden mee.

Uitvallen deel II

Maar het probleem van uitvallen van de motor was nog aanwezig. Dus weer verder zoeken. Er bleven alleen de ontstekingscomputer en regeleenheid over. Dus een dagje naar Carlo in Gemert om een andere computer te halen. En natuurlijk informatie vragen over de 780. Je weet maar nooit. Echter, daar kwam men op dezelfde gedachten.

Dus andere computers erin. Beide computers zijn vervangen en op deze hete dag teug naar huis. Lekker het schuifdakje open en de ramen open want de airco werkte nog niet (leeg of lek, dat was nog niet bekend).

En na een uurtje rijden, weer uitgevallen. Maar na een paar minuten konden we weer verder rijden. We dachten dat dit misschien een slecht contact is van een van de vervangen units. Dus alle contacten schoon gemaakt en weer uitproberen. Na een maand nog niets aan de hand. Nou, dat was dus een probleem minder.

Echter, een week later weer een rustende motor. Starten, drie minuten rijden en weer uit. Zo ging dit zes tot zeven keren. Uiteindelijk waren we

thuis om weer opnieuw de storing te zoeken. En ja, weer iets van een draad van de gasklepschakelaar los. Maar waarom? Dat wisten we niet, dus vast gezet en verder zoekend zijn we uiteindelijk aangekomen bij een connector waar we een draadbreek constateerden die net wel, net niet contact maakte. Dat hebben we verholpen en ja wel, het probleem is opgelost! Oude computers erin en rijden. Weer een probleem minder.

Overige problemen

Verder waren er kleine technische probleempjes met diverse lampjes en schakelaartjes in de auto die snel te verhelpen waren. In de periode van juli en augustus zijn er geen nieuwe problemen meer geweest.

Het werd tijd om eens na te denken over modificaties aan de auto. Zo was er geen afdekkapje voor de sleephaak. Het aircosysteem werd voorzien van een nieuwe condensor en vulling. De velgen hebben we laten poedercoaten.

Ook hebben we een weekend uitgetrokken om de remklauwen eens grondig na te kijken en er voor de zekerheid nieuwe stoffhoezen te plaatsen. Het tankklepmechanisme werkte niet. Daar bleek dat er een beugeltje was gebroken. Een nieuw beugeltje gemaakt en dat werkte weer.

Ook ging de tankklep niet open omdat dit mechanisme kapot was. En dat mechanisme is niet meer leverbaar. Maar het systeem van de latere modellen is wel leverbaar. Dus dat moest er maar in. Zo zijn we om de hele auto gelopen. En allerlei kleine veranderingen en aanpassingen gedaan. Uiteindelijk hadden we dus een goed werkende en

rijdende 780 met een oude laklaag.

De volgende keer

In de Factor 700 van mei kunt u lezen hoe de auto geheel is gestript en hoe plaatwerker zijn best heeft gedaan. Ook zult u zien hoe het spuitwerk is gedaan. Uiteraard ziet u dan het eindresultaat.

Alexander Satter



Van de ledenadministratie

Gerards werkterrein

Op 1 oktober 2003 heb ik de ledenadministratie overgenomen van onze secretaris.

De tellerstand

In het jaar 2003 zijn er 123 nieuwe leden bijgekomen. Helaas hebben 37 leden hun lidmaatschap beëindigd, meestal vanwege verkoop van hun auto.

Zes leden zijn geroyeerd vanwege het niet voldoen van de contributie.

Samengevat:

Beginstand 2003: 291

Eindstand 2003: 373.

De nieuwe leden

In december en januari mochten we de volgende nieuwe leden verwelkomen.

R.J. de Block (940), I.F. Kerkhof (760), S.M. Maas (940), H.F. Nijenhuis (740), A.A. van Peet (940), A.F.M. Pietersen (740, 760), P.M. Pistor (960), B.F. de Ridder (740), A. Struis (740), E.S. de Vries (940), G.H.G. van de Weetering (960), J.W. Zwart (780).

Autogegevens

Van niet alle auto's beschik ik over de juiste gegevens. Als u er prijs op stelt dat uw

(auto)gegevens correct in de ledenadministratie staan, en dus ook op uw clubpas, verzoek ik u om de volgende informatie aan mij te zenden per e-mail:

- *Lidnummer*
- *VIN-code nummer (zie kentekenbewijs):* YV1-.....
- *Kleurcode (zie Volvoplaatsje onder de motorkap). Notatie: 999-99:*
- *E-mail-adres*

Gerard Satter

ledenadmie@volvo700-
vereniging.nl

SMEEKENS ULVENHOUT

KWALITEIT IN KLASSIEK VOLVO



Frank Smeekens

Molenstraat 11, 4851 SG Ulvenhout

Tel. 076 – 565 68 79 / Fax. 076 – 565 44 51

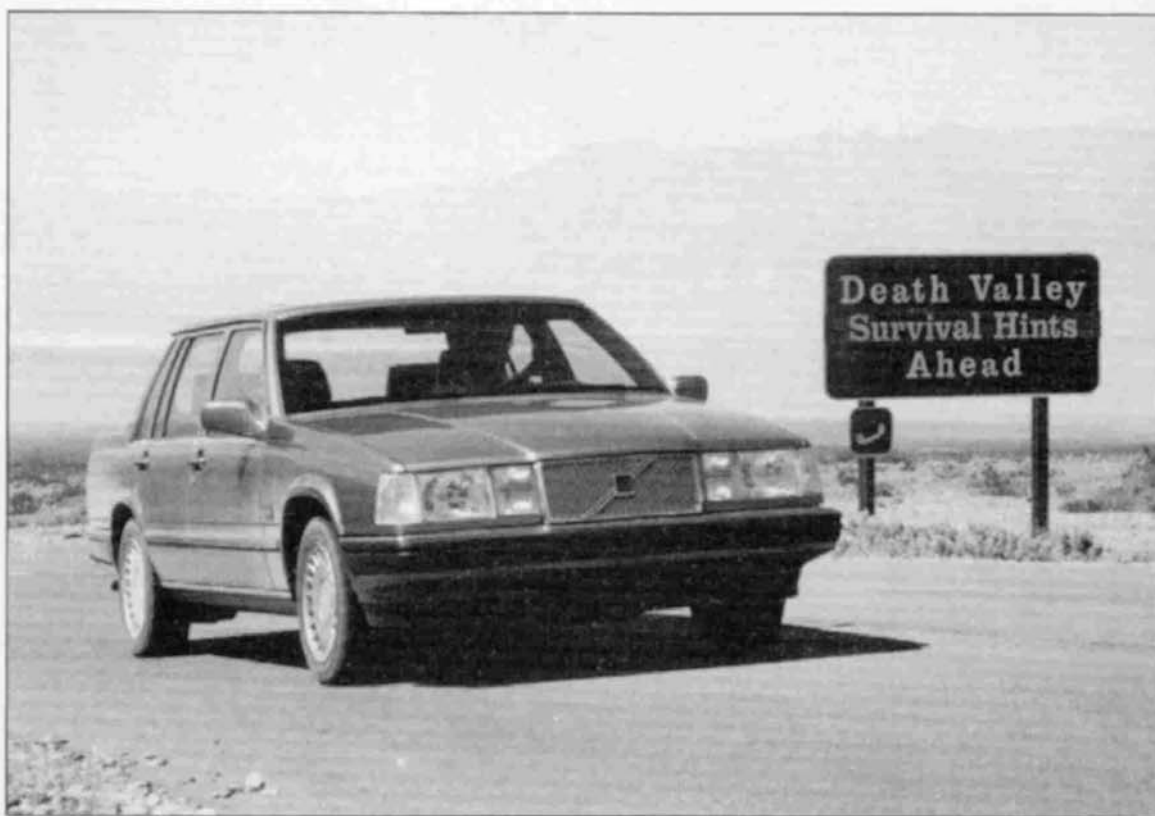
<http://www.wide.nl/smeekens>

Testen in Death Valley

Volvo's pijnbank

FURNACE CREEK, CA. — Iedereen weet, dat Volvo's goed tegen de kou kunnen. Voor wie daar nog aan mocht twijfelen, organiseerden de Zweden de afgelopen winter tests in de buurt van de poolcirkel waarbij een aantal 760's bij -30°C moest bewijzen wat ze waard waren. Met de zomer in aantocht, achtte Volvo de tijd rijp voor het andere uiterste. In de vorm van testwerk in de woestijn van Death Valley, Californië, waar de temperaturen reeds in het voorseizoen tot $+45^{\circ}\text{C}$ kunnen oplopen. Autovisie was er gloeiend bij.

Vraag: wat stel je je als eenvoudige Nederlander voor bij het begrip „Een Woestijn”? Antwoord: groot, heet en stoffig. Aan deze drieledige omschrijving voldoet Death Valley, een *National Park* in de Amerikaanse staat Californië aan de grens met Nevada, volledig. Het is, kort samengevat, inderdaad een enorme zinderende zandbak met piektemperaturen van 55° bij een luchtvochtigheid van slechts 20%. Maar Death Valley is meer. Door spelingen der natuur worden de zandduinen afgewisseld met gestolde lavabergen, ingedroogde zoutmeren en gul uitgestrooid ertshoudend gesteente. Dat geeft de vallei een oogverblindende kleurenrijkdom. Nu eens overheerst het gele zand, dan weer de orangerode lava, het bleekpaarse zout, het hardgroene koper of de roestbruine ijzererts. Een lust voor het oog, waar je geen genoeg van kunt krijgen. Tenminste, zolang je het landschap in een comfortabele autofauteuil bij de weldadige koelte van de airconditioning aan je voorbij kunt laten trekken. Het vreemde is, dat je achter het stuur geleidelijk aan afgestompt raakt voor de hitte buiten. Ook $+45^{\circ}$ op de buitentemperatuurmeter is op den duur een kil getal. Hoe heet is heet? Je hoeft maar een deur open te doen, om de waarheid als een dreun in het gezicht te voelen. Plotsklaps is het zonneklaar, dat een auto in dit oord niet slechts een vervoermiddel is van A naar B. Het is zo veel als een mobiele schuilplaats, waarin een Hollandse bleekgezicht zich veilig kan verplaatsen zonder direct kans te lopen levend te worden ge-roosterd. De ernst van het leven in Death Valley (de naam zegt het al) wordt onderstreept door een bord langs de weg, dat de reiziger aanraadt de „overlevingsadviezen” ter harte te nemen. Her en der langs de route staan grote tanks met water om de radiator mee bij te vullen. „Geen drinkwater” staat er dringend bij. Het vol-



In Death Valley is een auto niet zo maar een vervoermiddel van A naar B. Het is meer een middel om de doortocht te overleven, getuige de goedbedoelde adviezen langs de weg.

gende bord is ook bijzonder hartverwarmend. Reflecterende letters melden, dat je in geval van nood nog slechts 72 mijl (goed 115 km) van hulp verwijderd bent. Vreemde sensatie hier: koude rillingen over de rug. Het is maar te hopen, dat je trouwe vierwieler nog even zijn beste beentje voorzet. Dat het geen maandagmorgen- of vrijdagmiddagwagen is, dat de vorige onderhoudsbeurt met zorg is uitgevoerd. En dat zijn constructeurs er terdege rekening mee hebben gehouden, dat hij zelfs dit soort gloeiende beproevingen zou moeten doorstaan.

Knap benauwd

Je hoeft niet per se helemaal naar Death Valley te gaan, om je te realiseren dat een auto het op vele manieren knap benauwd kan krij-



Geen sneeuw in de verte, maar een in de zon schitterende zoutvlakte. In de oertijd stond de onder zeeniveau gelegen vallei in verbinding met de Grote Oceaan.



tijd in hetzelfde onderkomen logeren: de Furnace Creek Ranch, midden in de vallei. Naar verluidt doet het opperhoofd van de Ranch zijn uiterste best om er voor te zorgen, dat de verschillende testploegen zo min mogelijk van elkaars aanwezigheid hoeven te merken. Aan de andere kant wil ook de plaatselijke bevolking weinig van de testers merken, wat inhoudt dat men zich stipt aan aan de wetten der woestijn moet houden. Zo zien de *Rangers* (de woestijnwachters, als het ware) van Death Valley nauwkeurig toe op eerbiediging van de maximumsnelheid, die net als bijna overal in de Verenigde Staten 55 mijl (88 km per uur) bedraagt. Veelvuldige schending van dit gebod heeft er vorig jaar bijna toe geleid, dat Volkswagen de toegang tot de vallei voorgoed zou worden ontzegd. De zaak kon op het nippertje in der minne worden geschikt, en sindsdien kachelt iedereen zich af over de goed, en soms minder goed geplaveide wegen. Denk overigens niet, dat de autofabrikanten gratis van de bekoringen van het gebied gebruik mogen maken. Wie wil testen moet dat van te voren aanvragen, waarna de vergunning pas na ambtelijke goedkeuring en betaling van flink wat dollars wordt verleend. Voor niets gaat de zon op — ook in Death Valley.

Vaste gast

Dat Volvo in de woestijnen van Death Valley tot de vaste gasten behoort, is logisch. Op de eerste plaats hebben de Zweden in eigen omgeving natuurlijk weinig gelegenheid voor tests in warme, laat staan extreem hete omstandigheden. De tweede reden is de enorme belangrijkheid van de Amerikaanse markt: liefst een derde van alle Zweedse Volvo's wordt in de VS verkocht. Voor de mannen uit Gotenburg is het dus van levensbelang, dat hun producten onder de meest uiteenlopende manieren zijn getest voor zij aan de verwende, wispelturige,

Start van martelgang naar de Towner Pass. Het advies op het bord langs de weg negerend lieten we de airco in de Volvo gewoon aan. Alsof dat nog niet genoeg was, moest de 760 een 1000 kg zware aanhanger mee zeulen.



Onderweg naar de Towner Pass kon de temperatuur op verschillende plaatsen in de auto centraal worden afgelezen. De op dit moment ingeschakelde functie is de meting van de buitentemperatuur.

gelijk het vuur aan de schenen wordt gelegd, of je neemt in de gemeent-mogelijke omstandigheden de proef op de som. Wie zeker wil zijn van z'n zaak, kiest natuurlijk voor het laatste. Dat is er de oorzaak van, dat het in de meest onherbergzame oorden ter wereld — mits je er per automobiel kunt komen, natuurlijk — regelmatig wemelt van testploegen, belast met het afwerken van allerlei beproevingen. Bekend zijn de testcentra aan de poolcirkel in Lapland, waar de wagens tot in het extreme op hun winterse vaardigheden worden bekeken. Volmaakt het andere uiterste, en daarom zo geliefd bij menig autofabrikant, is Death Valley. Het gebied geldt als een van de heetste plaatsen ter wereld, en is bovendien gemakkelijk bereikbaar. Van juni tot september is het er een komen en gaan van zwaargecamoufleerde auto's met aan boord horden technici, die bizar genoeg regelmatig tegelijker-

gen in extreme warmte. Het is nu eenmaal een produkt dat bestaat uit een enorme hoeveelheid verschillende onderdelen en materialen, met elk zijn eigen hittebestendigheid. Iets dat onmiddellijk in het oog springt is de lak. Sommige laksoorten verkleuren onder intense zonneschijn of worden bros. De interieurbekleding kan van kleur verschieten, of door grote warmte-inwerking snel verouderen en slijten. De opkomst van vele soorten plastics in het interieur heeft problemen met zich meegebracht, zoals verandering van vorm en kleur. Wie op een hete zomerdag weleens „vastgekleefd" heeft gezeten aan z'n stuurwiel, voelt wat hier wordt bedoeld. Belangrijker dan het gedrag van de automobiele cosmetica is de conditie van de onderhuidse techniek. Die is graag lekker op bedrijfstemperatuur, maar te veel van het goede kan desastreus zijn.

De koeling moet zwoegen voor

een leefbaar klimaat onder de motorkap. Een hele klus, zeker als de motor extra z'n best moet doen bij een heuvelklim en tegelijkertijd de airco aandrijft voor de koeling van het interieur. Niemand zal moeite hebben zich voor te stellen, dat heuvel af de remmen het voor hun kiezen krijgen. Minder bekend, tenzij men met schade en schande wijs is geworden, is de enorme afkerigheid van het brandstofsysteem van al te warme omstandigheden. Een continu gevaar is de vorming van dampbellen in de benzineleidingen. Goed beschouwd is het starten van een warme motor in een hete omgeving, veel meer dan een koude start, een ware krachttoer.

Proef op de som

Met dit soort problemen in het achterhoofd kun je als autofabrikant twee dingen doen. Of je probeert situaties te simuleren dicht bij huis waarin een te introduceren auto zo goed en zo kwaad mo-



De vallei biedt vooral bij zonsop- en ondergang zeer fraaie perspectieven. Voor wie de nummerplaat op deze Volvo mist: in de staat California hoeft men slechts op de achterkant van de auto een nummerplaat te hebben.



Mister Voltman, ofwel Volvo's mens-achtige pop voor temperatuuronderzoek. Hier is hij ondergebracht in een topprodukt van de Amerikaanse auto-industrie, de Lincoln Continental.

niet altijd even technisch denkende en in het belang van zijn auto handelende Amerikaan worden voorgeschoteld. Inmiddels voelt Volvo zich in het toonaangevende Californië zo kind-aanhuis, dat men het heldere idee opvatte aan Autovisie te tonen wat men precies in deze streken uitspookt. Zo kon het gebeuren, dat we achter het stuur van een Volvo 760 GLE in Amerikaanse uitvoering de hel van Death Valley doorkruisten. Niet als een pleziertochtje, maar om in eigen persoon een aantal tests uit te voeren. Waarbij het lijdend voorwerp, de onderhavige Volvo dus, zijn onderhuidse kwaliteiten tot over de pijngrens zou moeten tonen.

Het begon goed: bij de eerste test kwam de 760 geen meter vooruit. Dat was precies de bedoeling. De wagen werd met lopende motor uit de wind in de brandende zon geparkeerd (buitentemperatuur 43°), de pook van de automatische versnellingsbak in „D" gezet en de handrem aangetrokken. Een leuke praktijktest, die volgens Volvo een goede simulatie vormt van extreme omstandigheden in het verkeer van hete steden als Los Angeles en San Francisco. Om te stellen dat de 760 GLE er niet heet of koud van werd, is veel gezegd. Maar behalve de continu draaiende motorventilatie, verried de wagen op geen enkele manier moeite te hebben met deze vuurproef.

De volgende test concentreerde zich op Volvo's airconditioning, kortweg aangeduid als ECC. Het systeem werd eind vorig jaar in het nieuwe model 760 geïntroduceerd. Temperatuur, luchtstroomrichting en ventilatiesnelheid kunnen geheel met de hand worden geregeld, maar er is ook een stand „Auto". Als die wordt gekozen (de drie draaiknoppen staan dan alle op kwart voor negen), belooft

Volvo dat de airco geheel op eigen initiatief het meest comfortabele klimaat in het interieur schept. We controleerden dat bij een rit van 100 kilometer door de woestijn. Daarbij combineerden we gevoelsmatige indrukken met regelmatige metingen van de temperatuur buiten en binnen de auto, de laatste zowel op heup- als op oorhoogte. Bij het vertrek was de buitentemperatuur 35°, binnen was het niet veel frisser. Terwijl het buiten ongeveer even warm bleef, bleek de temperatuur in het interieur na een half uur gedaald tot 27° op heuphoogte terwijl we het hoofd koel hielden bij 24°. De gevoelsmatige temperatuur lag echter een stuk lager, omdat de airco vrijwel onafgebroken een stevige bries over ons uitblies. Die koude wind over je naakte armen en tegen je voorhoofd is niet altijd

een prettig; bovendien onttrekt dat gewaai ongemerkt veel vocht aan je lichaam. Een makke van elk airconditioningssysteem, die je graag voor lief neemt als je in Death Valley de keus hebt tussen binnen of buiten zitten.

Vervloekt bord

We hoeven dan ook niet lang te twifelen, als het er om gaat het meest vervloekte bord te noemen dat langs de route door de woestijn staat opgesteld. Uitgerekend op het heetste punt van de Vallei, dat zelfs onder zeeniveau ligt, wordt met klem aangeraden gedurende de komende 20 mijl de airconditioning uit te doen. De reden: over die afstand stijgt de weg met constant 6 tot 8% tot een hoogte van bijna 2000 meter. Een vals plat dus. Zo vals, dat menig- een zich op deze schijnbaar een-

voudig tenemen helling met een kokende motor gewonnen heeft moeten geven. Zoals de Mount Everest een uitdaging is voor elke serieuze alpinist, zo geldt de beklimming van de Towner Pass aan de rand van Death Valley voor vele autofabrikanten als het uur van de waarheid voor een nieuw produkt. Hoe zou de Volvo 760 zich houden? Om daarachter te komen, werd een exemplaar voorzien van een reeks temperatuurvoelers zodat de conditie van het voertuig op alle vitale punten in de gaten kon worden gehouden. De 760 moest en zou zwoegen: tegen alle adviezen in werd de airco gewoon vol ingeschakeld. En alsof dat nog niet genoeg was, kreeg de wagen een trailer met een last van 1000 kg aangekoppeld. Niet zeuren, vooruit met de geit.

De ernst van deze marteling mag blijken uit de gemeten temperaturen. Terwijl de buitentemperatuur tijdens de klim afliep van 46 tot 27°, steeg de temperatuur van de koelvloeistof van 84 tot 103°. Er restte dus nog een flinke veiligheidsmarge met de kritische temperatuur van 125°, waarbij de koelvloeistof kan beginnen te koken. Voor het zover kan komen schakelt de Volvo ECC overigens zichzelf uit. Nog wat interessante warmte-ontwikkelingen: al klimmend steeg de temperatuur van de motorolie van 81 tot 117°, die in de versnellingsbak van 62 tot 123° en in de achterbrug van 75 tot maar liefst 152°. Op het dashboard werd het achter glas, in de zon 52°. Slechts luttele centimeters verder, in de centrale uitstroomopening van de ventilatie, daalde de temperatuur tot een verbazingwekkende -1°. Wondere wereld van de airconditioning!

Eigen stek

Het laat zich raden, dat Volvo veel profijt trekt van de tests in Death Valley. Maar reeds in het begin van de jaren tachtig bleken



Volvo's Climate Concept Car, tot de nok volgestouwd met meetapparatuur. Een rijdend testcentrum voor nieuwe verwarmings- en ventilatiesystemen en speciale glassoorten. Een ontwikkeling voor de toekomst is dubbele beglazing in de auto.

In Volvo's testcentrum in Arizona gaan ook regelmatig produkten van de concurrentie onder het mes. Wagens als deze BMW 735i worden gewoon gehuurd, en diepgaand getest om te zien of Volvo er nog wat van kan leren.





Een garage zonder dak is een uitstekend middel, om de temperatuur onder de middagzon tot ongekende hoogten op te swepen. In het interieur van deze Volvo 780 wordt het dan ruim 70°.

de Zweedse technici steeds meer tijd te kort te komen om alle vooraf opgestelde testprogramma's af te werken. Men zocht naar een vaste, eigen stek en vond die in de vorm van een vierkante mijl woestijn in de buurt van Phoenix, Arizona. Op de gehuurde grond staat een gebouw waarin kantoren en diverse werkplaatsen zijn gevestigd. Verder ligt er een ongeplaveide „dirt road” met een lengte van 3,2 kilometer, een vierkant baantje van 800 meter en een ovale asfaltbaan die bijna 4 kilometer lang is. De bochten zijn komvormig, waardoor met een snelheid van 100 km/h kan worden gereden zonder dat men hoeft te sturen. De temperaturen op Volvo's *Arizona Proving Ground*, waar continu 9 Zweedse technici werkzaam zijn, bereiken over het algemeen wat minder hoge waarden dan in Death Valley, maar zijn met een gemiddelde van 35° op zomermiddagen toch heel bruikbaar. Als onomstotelijk voordeel van het testcentrum geldt de geïsoleerde ligging: de reis er naar toe is bijna een safari op zich. Om volhardende spionnen te weren, is het terrein omgeven door een twee meter hoge omheining. Wie toch ergens in het struikgewas, buiten het zicht van de „verkeerstoren” op het dak van het kantoorgebouw, met een flinke telelens spannende dingen wenst af te wachten moet het zelf weten: een leger ratelslangen en ander reptielig gespuis ziet de eventuele indringer met innig verlangen tegemoet. Spionage vanuit de lucht blijft over als laatste mogelijkheid. Maar ook hier gaat een streep door de rekening. Volvo's testcentrum grenst aan militair terrein, waarboven gevechtsvliegtuigen met de regelmaat van de klok gesimuleerde landingen uit-

voeren. Daar kun je met je Piper Cupje dus maar beter uit de buurt blijven.

Achter de hekken

Wie, zoals Autovisie, de kans heeft gekregen ongehinderd achter de puntige hekken van het testcentrum in Arizona rond te stapen, zal niet snel door verveling zijn overmand. Nieuwe modellen hebben we niet gezien, maar over de manieren waarop men hier de Zweedse reeks variërend van de 240 tot en met de 780 (ook de Nederlandse Volvo 480 is hier te gast geweest, verzekerde men) beproeft, is een heel nummer van Autovisie vol te schrijven. Zo beschikt men over een aantal garages, helemaal compleet doch met één manco: het dak ontbreekt. De zon heeft dus vrij spel en martelt naar hartelust de lak, het dashboard en de interieurbekleding van de geparkeerde wagens.

Op de verschillende testbanen worden heel wat kilometers gemaakt. Een zware opgave is bijvoorbeeld de „stoftest” die wordt uitgevoerd op de ongeplaveide weg aan de rand van het gebied. Daarbij moet een Volvo zonder problemen zo veel mogelijk stof slikken van een onmiddellijk voor hem rijdende collega. Ook heel fijn is de parkeerplaats op een helling van 30%, een situatie die in San Francisco voorkomt. De test bestaat uit het dwars oprijden van de helling, afzetten van de motor en na geruime tijd weer starten. Eenvoudig, zo lijkt het. Wanneer echter weinig benzine in de tank is, moet ook die uit het achterste hoekje van het reservoir kunnen worden getoverd om de motor aan te doen slaan. Ook het tegenovergestelde, een barstensvolle tank in de zon, is geen sinecure. Op deze helling, waar je je als normaal mens nauwelijks staande

dige op het gebied van verwarmings- en ventilatieproblemen in allerlei omgevingen, variërend van kantoren tot autobussen. Aan de tijdens ons bezoek aan het Amerikaanse testcentrum aanwezige Wayne de vraag, waarom Volvo zich eigenlijk zo enorm druk maakt over het klimaat in de auto. „We moeten wel”, aldus Wayne. „Vooral op de felbevochten Amerikaanse markt is het een eerste vereiste, dat je op sommige punten met kop en schouders boven de concurrentie uitsteekt. Voor Volvo zijn dat onder meer de punten veiligheid, comfort, kwaliteit en slijtage-ongevoeligheid. Vooral de eerste twee hebben direct te maken met het automobiele klimaat. Het hoofd koel houden terwijl het buiten smoorheet is, of er warmpjes bijzitten tijdens een rit door de sneeuw is natuurlijk heel comfortabel. Maar het is ook van enorm belang voor de actieve veiligheid. Het besturen van een auto is een zeer ingewikkelde activiteit; een



Wie achter deze Volvo rijdt, moet stof happen. Ook dat maakt deel uit van de vele programma's die men in het testcentrum ten uitvoer brengt.

kunt houden, komen eventuele lekkages direct aan het licht.

Mr Voltman

Behalve tests met complete auto's, kunnen ook diverse nieuwe onderdelen apart worden onderzocht. Experimentele oplossingen, zoals nieuwe beglazing of veranderingen aan het ventilatiesysteem, worden uitgeprobeerd in Volvo's *Climate Concept Car*, een 760 die is volgehangen met allerlei meetapparatuur. Deze wagen is het domein van Mister Voltman. Geen mens, maar een pop wiens naam een samenvoegsel is van *Volvo thermal manikin*. Zijn „lichaam” is verdeeld in 20 delen, waarvan de oppervlaktetemperatuur met grote precisie in de gaten wordt gehouden en grafisch kan worden weergegeven op een beeldscherm. Een boeiend stuk techniek, dat volgens Volvo veel betere resultaten geeft dan de menselijke waarneming en losse temperatuurmetingen. Mr. Voltman is de creatie van de Engelsman David Wayne, een deskun-

grote opmerkzaamheid is continu een eerste vereiste. Overmatige warmte-ontwikkeling kan de opmerkzaamheid gemakkelijk negatief beïnvloeden, vooral wanneer je moe bent. Verder moet ook de bediening van verwarming en ventilatie simpel zijn en zo min mogelijk afleiden van de gebeurtenissen in het verkeer. Daarom hecht Volvo zeer veel waarde aan de functie van de automatische instelling van de airconditioning. Met behulp van een micro-computer is de ECC sneller dan de mens in staat, het meest comfortabele en veilige klimaat voor de inzittenden te scheppen. Kijk, zo'n volkomen zelfstandig werkende temperatuurregeling noem ik geen dure extra, waar je desnoods wel op kunt beknibben.” Met andere woorden: in de Volvo-filosofie is de ECC-airconditioning gewoon een *must*. Ook als je niet dagelijks Death Valley rijdt.

Komende zaken

Goede voornemens

In 2004 zal een aantal activiteiten plaatsvinden. Daarover vindt u nu reeds informatie. Dit betreft de Elandrun in april, de toerit in mei en de Vår Färd.

Elandrun 2004

Op **zondag 4 april 2004** wordt vanaf 9.30 uur in Lelystad het meest (in)spannende voorjaarsevenement georganiseerd.

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 in innige samenwerking met 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 vertrouwd 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!!!

Rondetijden worden direct weergegeven. Evenals vorig jaar kunnen de tussenstanden weer worden afgelezen en uitgeprint.

De deelnemers starten vanaf circa 10.00 uur door middel van een startlicht en finishen door waarneming via een sensor.

Een eventuele bijrijder (maximaal één) moet minimaal 16 jaar of ouder zijn.

De organisatie behoudt zich het recht voor om deelnemers te weigeren of uit te sluiten.

Voor wie?

Voor leden (clubpasje niet vergeten!) van Volvoclub en registers. Voorwaarde is dat er alleen gereden mag worden in die clubauto's. Voor de snelle overige typen Volvo's kan bij ruimte in de deelname door de organisatie een beperkt aantal "wildcards" worden afgegeven.

Kos dah?

Deelname kosten van deze Eland proef zijn dit jaar € 10,00. De Volvo V44 Vereniging financiert deze dag en geeft haar leden € 5,- korting bij deelname aan de behendigheidsproof.

Inschrijven

Bij voorinschrijving weet u zeker dat u kunt deelnemen! U kunt zich opgeven tot 1 april 2004 via het adres, faxnummer of E-mail dat verderop staat vermeld.

Programma

Voor een goed verloop starten om 10.00 uur eerst de achterwiel aangedreven klassieke Volvo's, om 11.00 uur de youngtimer Volvo's en zo om elk uur klassiekers en youngtimers. Deelnemers krijgen van te voren uiteraard instructie.

Wij hopen hiermee de lange files en wachttijden van de vorige jaren te voorkomen.

Aan het einde van de dag tegen 17.00 uur wordt weer de balans opgemaakt en is er in de kantine de prijsuitreiking.

Publiek

Toeschouwers hebben de vorige keren genoten! De

toegang voor toeschouwers is gratis, ook voor niet-leden.

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 de organisatie van de Elandbehendigheidsproof,

Wiebren de Jong en Jan Willem Bos



Toerit 2 mei 2004

Volvo's zijn gemaakt om mee te rijden. Daarom wordt op 2 mei een toerit gehouden in het midden van het land.

De rit gaat over de kleine en lommerrijke wegen tussen Amersfoort en Apeldoorn. De lengte van de rit is circa 170 km.

Vooraf aanmelden is niet noodzakelijk maar dat wordt wel gewaardeerd. U kunt zich aanmelden bij de **redactie**. Kosten voor deelname zijn er



Totaal km	Vershil	Omschrijving
37,3	0,5	RE ri "Vierhouten/Epe" (<i>Vierhousterweg</i>), weg volgen
42,6	5,3	BBK "VIERHOUTEN"
42,8	0,2	VRW LI ri "Nunspeet/Hulshorst", (<i>Ganzenakkers</i>)
42,9	0,1	LI ri "Nunspeet" (<i>Nunspeterweg</i>)
46,8	0,2	VRW oversteken ri "Stakenberg" (<i>Stakenbergseweg</i>)
46,9	0,1	Weg volgen (<i>Stakenbergweg</i>)
52,5	5,6	RE ri "Ermelo 9" (<i>Oude Zwolseweg</i>)
57,4	4,9	VRW LI ri "Elspeet 6, Uddel 10" (<i>Jhr. Sandbergweg</i>)

niet aan verbonden. Wél moet u uw lidmaatschapskaart tonen bij het inschrijven.

Vertrek

Het vertrek is bij Hotel Van der Valk in Leusden (afrit 7 aan de A28). Inschrijven kunt u vanaf 9.30 uur tot 10.30 uur. Het vertrek is vanaf 10.30 uur. Er is géén voorrijder. Het betreft een individuele toerit.

Bij het inschrijven ontvangt u een uitgeschreven toerit. Uw rijder (**die is dus wel noodzakelijk!!**) kan die lezen. Samen geniet u van het fraaie landschap. Er is een tussenstop halverwege de rit voor de lunch (voor eigen rekening). Het eindpunt van de rit is weer in Leusden.

Deelname is voor eigen risico. Organisatoren noch de vereniging zijn aansprakelijk voor schades die zijn ontstaan door

of tijdens deelname aan de rit.

De routeomschrijving

Om u alvast enigszins te laten wennen aan de routeomschrijving, is een deel als voorbeeld bijgevoegd. De vermelde afstanden zijn overigens als voorbeeld opgenomen. Ze moeten nog gecontroleerd worden.

De routeomschrijving maakt gebruik van afkortingen. RE = rechts, ri = richting, BBK = bebouwde kom, VRW = voorrangsweg, et cetera. De praktijk leert dat dit gemakkelijk werkt.

Start de toerit met een VOLLE TANK. U kunt vlakbij het vertrekpunt tanken.

Samenwerking

U begrijpt dat rijden en route lezen niet samengaan. Daarom is een rijder noodzakelijk. Rijdt niet blind achter uw

voorligger aan. Dat is een garantie voor ongelukken. Verder: het is een toerit, geen wegrace (aankomst- en vertrektijden worden niet bijgehouden). Respecteer het wegverkeer en de omgeving.

Vår Färd 2004

Om u alvast in lenteachtige sferen te brengen, kondigen wij nu al weer de 11^e editie van de Volvo VårFärd aan. Deze puzzelrit voor het hele gezin is vorig jaar gestart in waar het allemaal begon ... het Brabantse Zundert (het is al bijna een mekka voor Volvo's). Voor deze 11^e rit, gaan we naar de Betuwe.

Wat kunt u verwachten?

Een rit, georgani-seerd door de V-44, die speciaal is bedoeld voor klassieke(re) Volvo's. Alle leden van de volgende de V-44 vereniging, 164 register, P 1800 ES register, Kattenrugclub, 700 Vereniging, 850 club, 240 register, Bertonecoupé register en het 480-register zijn van harte welkom.

De route is eenvoudig te volgen door middel van het bolpijl systeem.

De rit gaat door onder andere door

ctor 700 

Deelnameformulier Elandrun Lelystad, 4 april 2004

Naam:
 Adres:
 Postcode, woonplaats:
 Lid van: Volvo 700 Vereniging
 Type Volvo:
 Lidnummer:

Deelname aan de Elandrun is altijd volledig voor eigen risico

Vóór 1 april 2004, opsturen, faxen of mailen naar:

W. de Jong
 Legedijk 23
 8629 RK SCHARNEGOUTUM
 Fax nummer: 0515 - 414 764
 E-mail: w-idejong@freeler.nl

de mooie omgeving van Noord-Oost Brabant naar de finish in ?????? Ach, dat ziet u wel.

Onderweg zijn enkele stops en proeven gepland. U hebt voldoende de gelegenheid om de omgeving te bekijken. U komt waarschijnlijk op plaatsen waar u nog nooit geweest bent.

Hoe doet u mee?

Inschrijving per E-mail peter.overtoom@home.nl of telefonisch via telefoonnummer 0162-321225 (alleen na 19.00 uur)

U moet vermelden: naam, adres, woonplaats, telefoonnummer, vereniging en lidmaatschapsnummer.

Er kunnen maximaal 100 Volvo's deelnemen. Vol is vol! De start is bij Chin. Rest. Crystel Palace, Scharlo 2, 5165 NG Waspik.

U bent welkom vanaf 10.00 uur, de koffie staat dan klaar! Tussen 11.00 en 12.00 uur kunt u starten voor ongeveer 80 km Volvo rijplezier. De finish verwachten we om 17.00 uur.

Het inschrijfgeld is € 10,-- 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 leuke 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 18 april.

Inlichtingen

Voor eventuele inlichtingen: Johan Everaerts, telefoon 076-5973993



Factor 700

Marc Hesselberth, telefoon 013-5131626

Peter Overtoom, telefoon 0162-321225

Deze rit wordt georganiseerd buiten de verantwoordelijkheid van de Volvo 700 Vereniging.

Te koop: Volvo 760 GLE Turbo automaat

Bouwjaar: 1985

Kilometerstand: 346.000 km

APK: september 2004

Prijs: € 2.750,00

Verder te koop: versnellingsbak M46 met overdrive € 150, bumper voor met spoiler en lampen € 100, bumper achter € 50, voorruit € 100, achterraut met goede verwarming € 50, startmotor € 75, dynamo € 75, koplampen per stuk € 50, achterlichten per stuk € 25, cilinderkop B23ET € 100. Deze onderdelen zijn voor de 740/760 van 1982 - 1989.

Meer informatie:

- M. Teske (lid nummer 10) in Apeldoorn (0629 - 293 011)
- [Http://home.planet.nl/~pe1rju](http://home.planet.nl/~pe1rju)
- E-mail: pe1rju@planet.nl



Executive 760 1989

Mailtje

Zoals veel leden ontving ook de redactie een mailtje van Used Volvo. Daarin wordt vermeld dat zij onlangs zijn verhuisd naar een nieuw pand in Liempde. Usedvolvo.nl? Dat zegt ons even niets. De redactie klikt even door.

Op de site treffen we onder andere een 760 GLE Executive aan, de verlengde uitvoering dus. We durven het bijna niet te vragen, maarre.... En het mocht! Op 30 december 2003 meldt de redactie zich daarom in Liempde. We worden enthousiast ontvangen door Michiel van Kempen, en bij een bakske koffie of drie leren we weer het nodige bij over ons geliefde automerk.

Used Volvo

Used Volvo is een klein en jong bedrijf in het Brabantse Liempde. Dat ligt tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven. De afgelopen jaren heeft het bedrijf een flinke groei doorgemaakt waardoor men uit het pand in Gemonde is gegroeid. Begin oktober 2003 is men verhuisd naar het nieuwe pand op het bedrijventerrein Daasdonk in Liempde. Deze nieuwe locatie biedt meer ruimte, een geheel verlichte en verwarmde showroom, kantoren en kantine. De kracht van Used Volvo Van Kempen is naar eigen zeggen een heldere communicatie en een eerlijke manier van zaken doen.

Historie

Michel van Kempen, 31 jaar, is op de dag dat hij 18 jaar werd voor zichzelf begonnen met zijn bedrijf Puch en Tomos Service Nederland. Dit bedrijf was gericht op de in- en verkoop, reparatie en restauratie van klassieke bromfietsen van deze merken. De interesse in auto's werd bij Michel steeds sterker waardoor hij bijna 8 jaar geleden is gestart met de verkoop van gebruikte Volvo's gecombineerd met zijn bromfietsbedrijf.

Het bromfietsbedrijf is in juli 2003 verkocht waardoor vanaf dat moment de aandacht volledig op Volvo gericht kon worden. De keuze op het merk Volvo is juist gemaakt omdat het een veilige en kwalitatieve auto is waar nog jaren lang veel kilometers mee kunnen maken. Aldus de website. Verder vindt Michel de Volvrijder over het algemeen 'normale' mensen (waarvoor dank).

Michel geeft de voorkeur aan de 700-, 800- en 900-serie. Dat zijn goede en probleemloze auto's die hoge kilometerstanden aankunnen.

760 Executive

Waarom staat er dan zo'n incurante 760 in het bedrijf? Volgens Michel past deze auto prima bij het bedrijf. Het is een exclusieve auto, origineel gemaakt in opdracht van Volvo.

De auto is door een klant ingeruild tegen een 960. De auto is technisch in orde, wel is het uiterlijk hier en daar wat aangetast. Het gaat dan om beschadigde lak op de motorkap, hier en daar een klein deukje, zo links en rechts een sierlijstje dat ontbreekt in het interieur. De airco functioneert niet meer.

Jammer, maar daar is de prijs ook naar. In het autopaspoort treft u enkele wetenswaardigheden. En dan eindelijk maar eens een stukje rijden! We willen het executive gevoel wel eens zelf meemaken.

Rijden

Proefrit

Met een starthulp start en loopt de V6 als een zonnetje. De redactie zit voorin, en je merkt nauwelijks dat het gaat om een verlengde uitvoering. Dan maar even achterin zitten. Zo hoort het natuurlijk ook. Dat zit inderdaad behoorlijk ruim. Zo kan men het Financieel Dagblad prima doornemen.

De V6 automaat wil behoorlijk van zijn plek, het rubber piept door de combinatie van vermogen en gewicht.

Minpuntje is dat de automaat



bij hogere snelheden een vrij hoog toerental draait. Wel een mooie grom trouwens. Aan de motor is in ieder geval niet af te leiden dat deze al bijna vier ton heeft gelopen.

Mede weggebruikers lijkt het helaas te ontgaan dat het hier gaat om een hele bijzondere Volvo. Geen bijzondere aandacht. Ingetogen exclusief dus.

Uiteindelijk geniet een heer toch altijd in stilte.

Op de brug

Na de proefrit de auto nog eens even op de brug gezet. Aan de onderzijde is goed te zien dat de auto eenvoudig is verlengd door de auto door te zagen, een stuk plaatwerk ertussen, en vervolgens weer vastlassen. Dit achteraf verlengen herkent men ook in de uitlaat (verlengd).

Of dit af fabriek zo is geleverd weten we niet zeker. Wellicht had de uitlaatfitter de verlengde versie even niet op voorraad, onbegrijpelijk natuurlijk.

In de bekleding van de achterdeuren kan eveneens een lasnaad worden ontdekt. Alleen kenners weten dit te vinden. Wonderlijk!

Gezocht

Gezocht wordt dus een liefhebber van het merk Volvo, die nog wat stallingsruimte heeft voor deze exclusieve auto. Die ruimte moet ten minste 5 meter lang zijn.

De auto wordt door Michiel van Kempen afgeleverd met een grote beurt en een verse APK.

Rob Wolbrink
Lex Stax

Autopaspoort

Type: 760 GLE Executive

Bouwjaar: 1989

Prijs: € 1.750

Kleur: Antraciet metallic

Brandstof: benzine

Gewicht: 1.476 kg

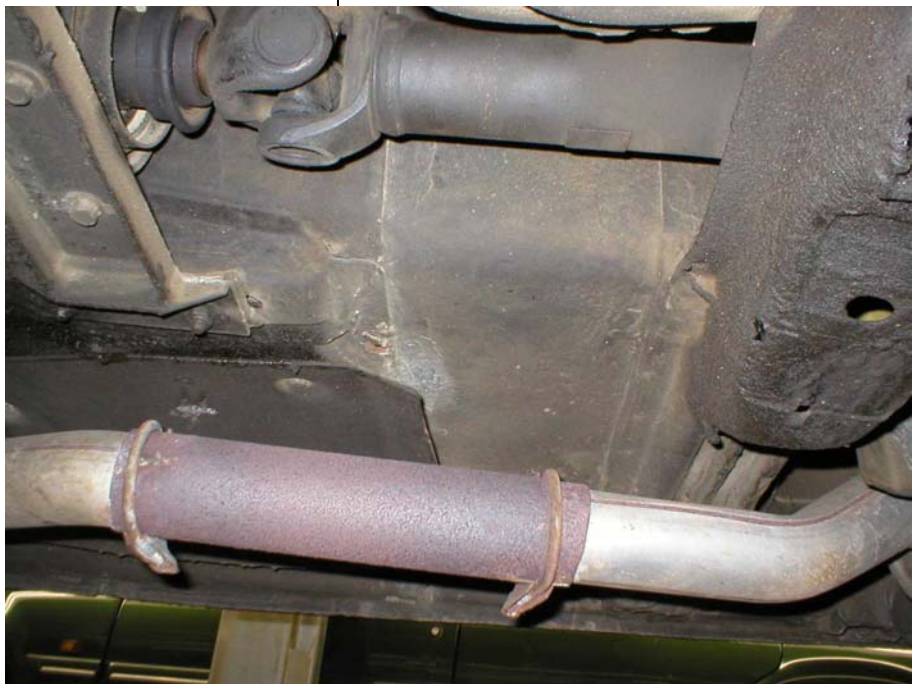
Km-stand: 385.000

Transmissie: automaat

APK: nieuw bij aflevering

Opties

Stuurbekrachtiging, stoelverwarming, in hoogte verstelbare stoelen, warmterwerend glas, midden-armsteun, elektrische ramen voor en achter, elektrisch verstelbare buitenspiegels, cruise control, ABS, automaat, velours interieur, koplampwissers en -sproeiers, et cetera



Factor 700

De '700'

Agenda

Hieronder vindt u de agenda, voor zover die nu bekend is. Voor de activiteiten waarvan nu nog geen datum is ingevuld, ontvangt u tijdig bericht.

20 Maart 2004

Sleuteldag bij Carlo Schmidt in Gemert.

4 April 2004

De Eland Run in Lelystad. Zie elders in deze Factor 700.

24 April 2004

PK⁴-dag op Camping "De Mölnhöfte" te Diepenheim. Daar wordt op het "Grote Trekkersveld" een locatie gereserveerd voor een groot aantal 700-leden.

Belangrijke restrictie: **GEEN AFVALSTOFFEN LOZEN.** Er wordt voor 220V spanning gezorgd. Er is een kantine aanwezig voor de inwendige mens.

Desgewenst kan men op de camping overnachten. Aanmelden voor de PK⁴ en/of overnachten bij John Woermeijer.

(j.woermeijer@home.nl) of 0572 - 362166)

2 Mei 2004

Toerit in het midden van Nederland. Bij voorkeur vooraf inschrijven bij de redactie van de Factor 700. Zie verder bij "Komende zaken"

20, 21 en 22 Mei 2004

THE LOVE OF MY LIFE



U wilt uw Volvo in topconditie houden. En natuurlijk wilt u alleen het allerbeste voor uw auto. U geeft uw Volvo toch niet zo maar uit handen? Bij ons is "uw grote liefde" in elk geval wel in goede handen. Met onze vakbekwame medewerkers, onze specifieke kennis en apparatuur en de originele Volvo onderdelen kunnen wij uw Volvo optimaal service en houden wij hem voor u in uitstekende staat. Daarnaast zijn onze partsmedewerkers u graag van dienst en bieden we de clubleden een korting aan bij het afhalen van onderdelen. U bent van harte welkom in onze vier moderne vestigingen.

VOLVO
HOOFTMAN

WADDINXVEEN
SCHOONHOVEN
WOERDEN
ALPHEN A/D RIJN
www.hoofman.nl

COENECOOP 59
BERGAMBACHERSTRAAT 5
BOTNISCHE GOLF 15
WILLEM DE ZWIJGERLAAN 39

TEL: 0182-642100
TEL: 0182-324222
TEL: 0348-462200
TEL: 0172-424163
info@hoofman.nl

Engelandrit. Hiervoor is de inschrijving inmiddels gesloten.

Juni 2004

Sleuteldag bij Nordicar in Heerhugowaard.

Juli of augustus 2004

Poets-, klus-, klets-, koffie- en kijkdag. Plaats wordt nog vastgesteld.

11 en 12 September 2004

Volvo klassieker beurs in Utrecht

Oktober 2004

Poets, klus, klets, koffie- en kijkdag in Schaijk.

20 November 2004

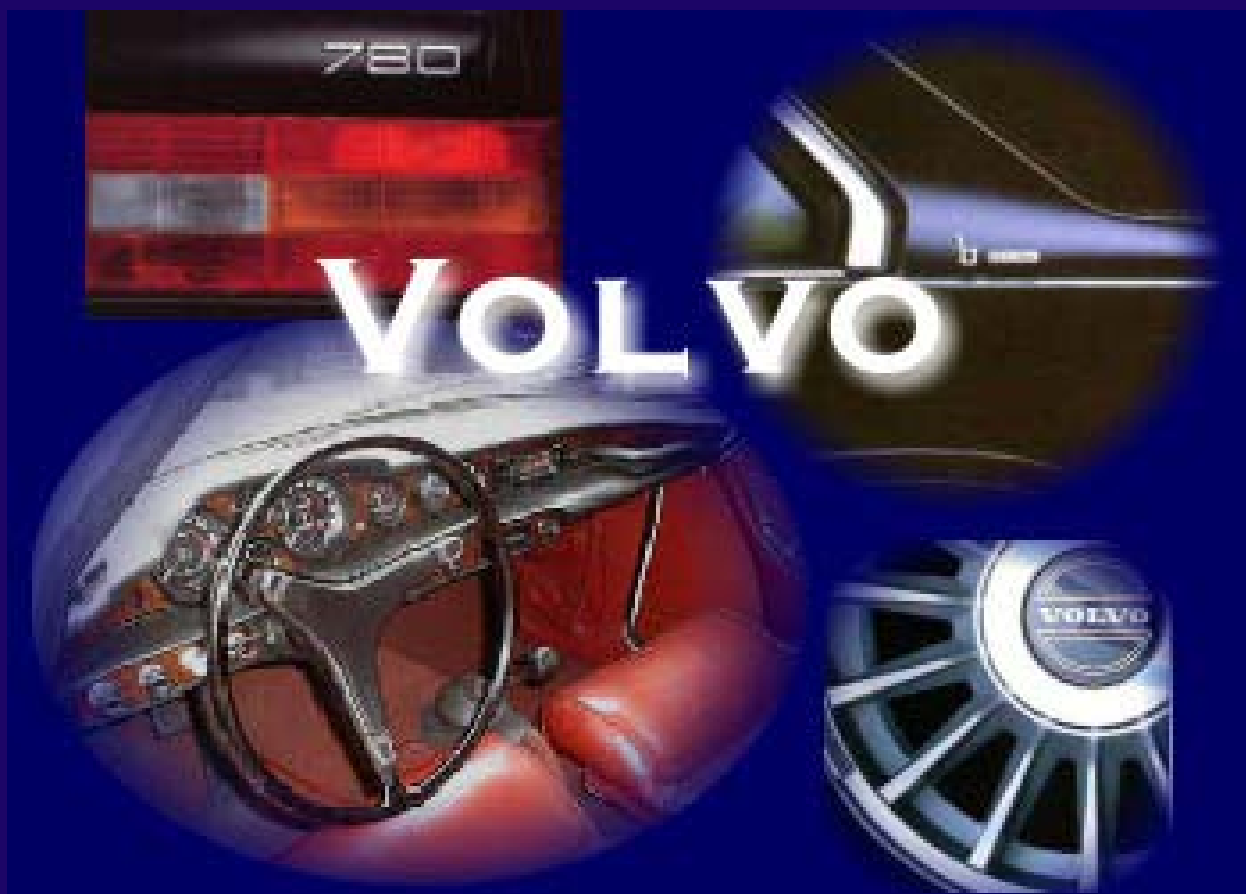
We kunnen weer sleutelen bij Carlo Schmidt in Gemert.

December 2004

Thematische bijeenkomst waarvan het onderwerp en de plaats nog vastgesteld worden. Suggesties? Geef ze door aan het bestuur.

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