



Komt een auto bij de dokter...

Volvo 740 2.3 Estate Blackline (1988)



Waarom er een redelijk moderne Volvo 740 in Klassiek & Techniek staat? Dat zou een goede vraag zijn als je niet verder leest. Natuurlijk betreft zo'n hoekige, grote Volvo een cultauto, maar ze zijn niet zeldzaam of exotisch. Als ik echter tegen één van de eerste auto's aanloop uit het televisieprogramma 'Blik op de Weg' en die auto ook nog eens wordt aangeboden door voormalig televisiemaker Leo de Haas, staat het voor mij vast: die moet ik even bekijken.

“Ik heb nu wel een baardje, maar ik ben het inderdaad,” verwelkomt Leo de Haas me bij hem thuis, als ik in de deuropening enigszins vragend zijn naam noem. Een wat zenuwachtig gevoel bekruipt me. Als klein autodoktertje keek ik elke aflevering van de reportageserie over verkeersovertredingen en bijzondere verkeerssituaties. “Eigenlijk was ik één van de eerste vloggers, maar dan zonder youtube,” lacht Leo. Het ijs

breekt als hij aangeeft: “Ik snap het wel hoor. In de tijd dat ik Blik op de Weg maakte, ging ik eens in gesprek met een belangrijke politiecommissaris. Ik was enorm zenuwachtig om met zo'n functionaris te mogen praten. Het gesprek ging toen wat stroef en toen bleek die commissaris exact hetzelfde te hebben richting mij als televisiemaker. Grappig hoe dat werkt.” Met een bak koffie nemen we plaats in de woonkamer en uiteraard voel ik de te-

leviemaker aan de tand over zijn handel en wandel na het bekende televisieprogramma (zie kader: 'Wat doet Leo de Haas nu?'). Uiteindelijk ontkomen we er niet aan om het ook te hebben over mijn daadwerkelijke redden van het bezoek, de Volvo 740 2.3 Estate Blackline. Allereerst vraag ik me hardop af waarom Leo zo'n auto van de hand wil doen. “Een bevriende collega uit het autovak, Marco Hof, dacht er exact hetzelfde over. Marco heeft zo'n grote passie voor bijzondere auto's dat hij streng tegen me zei: 'Ik bied je € 500,-, maar dan haal ik hem niet op. Het is je *heritage!*' En ik snap het heel goed, maar soms moet je ergens afscheid van nemen en weer doorgaan. Je hoeft je verleden niet te vergeten, maar je moet wel vooruit kijken. Ik weet niet of ik hem ga missen.” Het zijn bijna emotionele woorden van de man die een enorme ommezwaai in zijn beroepsleven maakte. Niet zo gek, want Leo heeft duidelijk een band met de Volvo en verkoopt de auto vooral omdat hij wat extra financiële armslag wil krijgen om zijn nieuwe bedrijfstak van voertuigtransporteur van de grond te



De 740 staat volgestouwd klaar voor een opnamedag.

WAAR GEBEURD LEZERSPROJECTEN



een en ander dan krom. Niet echt handig bij het strak maken daarna. Ik heb het geheel daarna afgelast en glad geslepen. Vervolgens heb ik ook nog een nieuwe dikke strip aan de body gelast bij de versnellingsbak. Dit ter bevestiging van het vloerpaneel waar je je voeten op zet. Dat vloerpaneel was trouwens ook los te bestellen en dit heb ik dan ook gedaan. Daarentegen kon het achterste (vast aan body) vloerpaneel niet los besteld worden en moest dus zelf gemaakt worden. Dit heb ik gemaakt van de eerder nieuw bestelde 1,5mm plaat. Dit was ook van dezelfde dikte als het oude vloerpaneel. Wel moest ik er zelf een ronding inmaken om de brandstoftank in te kunnen leggen. En zo ook de gaten etc. waar de benzinekraan doorheen komt. Ik heb de gaten allereerst uitgezaagd met een decoupeerzaag. Dat ging best goed, maar bij het tweede lange meer ovale gat, ging het iets minder alhoewel het eindresultaat met wat slijpen en vijlen toch heel erg naar tevredenheid was. Daarna heb ik uitgemeten waar de tank kwam te zitten, en de gehele plaat onder de werkplaatspers gelegd. Mijn pers heeft gelukkig een open stuk in het midden, en twee verschuifbare steunpunten. Daar heb ik aan weerskanten een stevige pijp gelegd en daar dan de vloerplaat weer op. De kleine buigefunctie krijgt in je plaat zonder scherpe hoeken. En met een grote dikke buis bovenop op de bodemplaat de vorm er voorzichtig in geperst. Dat ging perfect en het resultaat was dan ook zeer goed. Daarna heb ik deze er in gelast en het geheel zag er weer perfect uit. De volgende keer meer over het strak maken en spuiten van deze rupstrekker!

zelf gebogen in de pers en de zaagd met decoupeerzaag

len en body terug
lerij kan het
k maken beginnen

ne pijpen fungeren dan zo weer als scharnierrollen zodat je een goed buigefunctie krijgt in je plaat zonder scherpe hoeken. En met een grote dikke buis bovenop op de bodemplaat de vorm er voorzichtig in geperst. Dat ging perfect en het resultaat was dan ook zeer goed. Daarna heb ik deze er in gelast en het geheel zag er weer perfect uit. De volgende keer meer over het strak maken en spuiten van deze rupstrekker!

De naaf van binnen. Alle tandwielen schoongemaakt en gepolijst



E TIPS

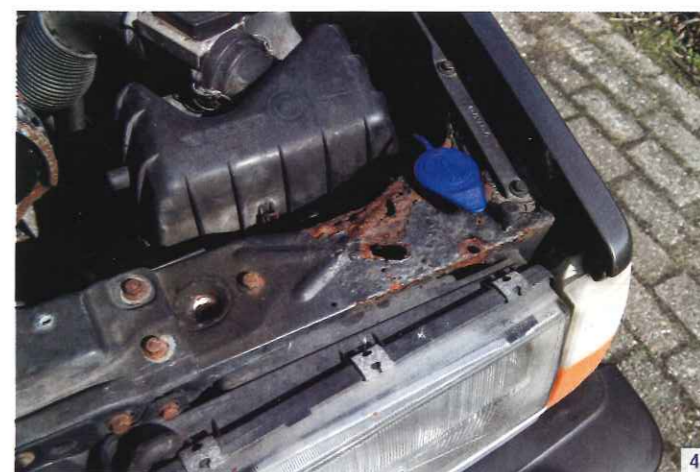
polyester niet is toegestaan, kan dat door overal gaten te maken in

om de authenticiteit te waarborgen.

00 kilo blijft, dan is hij met een gewoon rijbewijs te rijden.



"Iedere zelfrespecterende cameraman reed toen in een Volvo 240. Vervolgens kwam Volvo met de 760. Ik vond het meteen een geweldige auto."



tillen. De Volvo kocht Leo in 1988 aan toen hij als cameraman voor de NOS werkte: "Iedere zelfrespecterende cameraman reed toen in een Volvo 240. Vervolgens kwam Volvo met de 760. Ik vond het meteen een geweldige auto. Ik had er zelfs een poster van boven mijn bed hangen. De 760 was alleen te duur, dus ik moest wachten totdat Volvo de 740 presenteerde. Alle specificaties kende ik uit mijn hoofd. De verkopers werden gek van me. Na de aankoop voelde het echt alsof ik er eindelijk bij hoorde." Leo kocht de auto als privébezit, maar zijn mediabedrijf stond op het punt om enorm te groeien qua personeelsleden. Met het verschijnen van 'Blik op de weg' in 1991 had de crew daarom een auto nodig. Dat werd de 740. Voor de opnames met de achtervolgingen gebruikte de omroep overigens een Volvo 850. In de 740 zat de crew die op het moment van aanhouden of tijdens andere opnames de verkeers-overtreder filmde. "Soms filmde we vanuit de kofferbak. Om te voorkomen dat de uitlaatgassen met de open achterklep de cameraman vergasten, hadden we een aluminium afvoerpijp omhoog gemaakt. Het zag er niet uit en mensen vroegen soms of we op stoom reden," lacht Leo bij de anekdote.



1 Bijna compleet met dit 'Blik op de weg'-logo. 2 De crew car van 'Blik op de weg' werd op vele manieren ingezet. 3 Onder de motorkap ligt de onverwoestbare B230F-motor. 4 Linksvoor zit onder de kap een roestplek die de nodige aandacht verdient... 5 ...rechtsvoor ziet het er nog uit zoals het hoort. 6 Op diverse plekken op het plaatwerk tref je kleine roestplekjes aan... 7 ...zoals bij de bevestiging van de antenne. 8 Het linker voorportier heeft een kleine schade.

Onmisbaar voor elke sluitelaar!
AR GEBEURD LEZERSPROJECTEN
 ...ina's
 ...den.

ander dan krom. Niet echt handig bij
 k maken daarna. Ik heb het geheel
 afgelast en glad geslepen. Vervol-
 ik ook nog een nieuwe dikke strip
 body gelast bij de versnellingsbak.
 vestiging van het vloerpaneel waar
 en op zet. Dat vloerpaneel was
 ook los te bestellen en dit heb ik
 daan. Daarentegen kon het ach-
 aan body) vloerpaneel niet los
 den en moest dus zelf gemaakt
 heb ik gemaakt van de eerder
 de 1,5mm plaat. Dit was ook
 dikte als het oude vloerpaneel.
 er zelf een ronding innamen
 toftank in te kunnen leggen.
 gaten etc. waar de benzine-
 komt. Ik heb de gaten aller-
 d met een decoupeerzaag.
 ange meer ovale gat, ging
 et wat slijpen en vijlen toch
 k uitgemeten waar de tank
 en de gehele plaat onder
 s gelegd. Mijn pers heeft
 stuk in het midden, en
 steunpunten. Daar heb
 een stevige pijp gelegd
 rplaat weer op. De klei-
 llen zodat je een goed
 ren. En met een grote
 er voorzichtig in ge-
 ok zeer goed. Daarna
 or perfect uit. De vol-
 an deze rupstrekker!

naaf van binnen. Alle
 emaat en gepolijst

meter
 in

Welsum

nl
 nl
 d:



9



10



11



12



13



14



15

9, 10 Verder zijn het aan de buitenkant slechts kleine ontsierende plekjes. 11 Het tankdekselklepje sluit niet meer goed. 12 De dorpels en de bodem lijken nog behoorlijk hard. 13 Ook de deuren hebben de tand des tijds goed doorstaan. 14 In deze enorme kofferbak 'donderde' de crew dagelijks haar zware flightcases met opnameapparatuur. 15 Dan vallen deze beschadigingen aan het tapijt nog best mee.

De auto kende een zwaar leven ten tijde van de opnames. In een jaar tijd verdubbelde het aantal kilometers naar 120.000. "Spullen werden er niet in gelegd, maar in gedonderd," legt Leo uit als we buiten bij de auto in de kofferbak kijken: "Van die zware flightcases. Wat dat betreft is zo'n Volvo echt een statement voor kwaliteit." En inderdaad valt de schade aan de vloerbedekking nog best mee als je

idee om hem weer op te knappen. Dat kwam er nooit van en de auto verdween in een hoek van de garage. Met een nieuwe accu startte de auto na die tien jaar nog gewoon. Om het te bewijzen stapt Leo in en brengt de motor met wat hoesten tot leven. De koppeling heeft betere tijden gekend, want op advies van Leo doe ik een stapje opzij. Na wat geputter komt er inderdaad weer leven in en

ONDERDELENVOORZIENING

De Volvo's uit de 700- en 900-reeks gelden als onverwoestbaar. Tot op zekere hoogte klopt dit ook. Technisch doorstaan de auto's met gemak een zwaar leven. Met name de motorblokken met een F in de motorcode zijn gebouwd voor de eeuwigheid. Let wel op roestvorming. Vroege exemplaren kenden nog geen volledig verzinkte carrosserie en sowieso zouden de voetenbak voor, de reservewielbak en de voorste chassisbalken de zwakke plekken zijn. Toch duurt het lang voordat roestvorming een Volvo 740 fataal wordt. Bovendien kan je gemakkelijk aan vervangend materiaal komen. Plaatwerk, subframes en technische onderdelen kom je veelvuldig tegen en voor een habbekrats koop je een donorexemplaar die je kan strippen voor de onderdelen. De meeste onderdelen zijn uitwisselbaar met de 900-serie, dus dat vergroot nog eens de kans op het vinden van de juiste benodigdheden. Binnen de actieve Volvo-clubs zie je dat ook vaak en de kennis van veel 700-adepten gaat zo ver dat ze een wandelende Volvo-encyclopedie zijn. Voor elk probleem kennen ze wel een oplossing en al snel verwijzen leden je door naar anderen voor de benodigde onderdelen als ze die zelf niet blijken te hebben.

INFORMATIE KOSTEN *

Opknappen tot nette staat	€ 1.500,-
Benzinepomp	€ 150,-
Brandstofleidingen (per meter)	€ 10,-
Koppingsset	€ 175,-
Roestplekken verhelpen	€ 750,-
Ontbreken 'Blackline'-sticker	€ 25,-
Herstellen hemeltje	€ 75,-

*) Genoemde bedragen zijn een globale raming aan de hand van verkoopsites en ervaringen. Onderdelenprijzen zijn, op eventueel strak maken en spuiten na, exclusief arbeid.



Onmisbaar voor elke sleutelaar!

WAAR GEBEURD LEZERSPROJECTEN

ina's
den.

een en ander dan krom. Niet echt handig bij het strak maken daarna. Ik heb het geheel daarna afgelast en glad geslepen. Vervolgens heb ik ook nog een nieuwe dikke strip aan de body gelast bij de versnellingsbak. Dit ter bevestiging van het vloerpaneel waar je je voeten op zet. Dat vloerpaneel was trouwens ook los te bestellen en dit heb ik dan ook gedaan. Daarentegen kon het achterste (vast aan body) vloerpaneel niet los worden en moest dus zelf gemaakt worden. Dit heb ik gemaakt van de eerder nieuw bestelde 1,5mm plaat. Dit was ook van dezelfde dikte als het oude vloerpaneel. Wel moest ik er zelf een ronding inmaken om de brandstoftank in te kunnen leggen. En zo ook de gaten etc. waar de benzinekraan doorheen komt. Ik heb de gaten allereerst uitgezaagd met een decoupeerzaag.

gebogen in de pers en de
gd met decoupeerzaag

Dat ging best goed, maar bij het tweede lange meer ovale gat, ging het iets minder alhoewel het eindresultaat met wat slijpen en vijlen toch heel erg naar tevredenheid was. Daarna heb ik uitgemeten waar de tank kwam te zitten, en de gehele plaat onder de werkplaatspers gelegd. Mijn pers heeft gelukkig een open stuk in het midden, en twee verschuifbare steunpunten. Daar heb ik aan weerskanten een stevige pijp gelegd en daar dan de vloerplaat weer op. De klei-effect krijgt in je plaat zonder scherpe hoeken. En met een grote buis bovenop op de bodemplaat de vorm er voorzichtig in geden. Dat ging perfect en het resultaat was dan ook zeer goed. Daarna deze er in gelast en het geheel zag er weer perfect uit. De volkeer meer over het strak maken en spuiten van deze rupstrekker!

de eindaandrijving
De naaf van binnen. Alle tandwielen schoongemaakt en gepolijst



16 De 740 rijdt op dit moment alleen op LPG, waarvan de tanks weggewerkt zijn in de reservewielkuip. 17 De LPG-tanks dateren nog uit het afleverjaar van de 740. 18 Sober maar overzichtelijk. 19 Het interieur ziet er zowel voor... 20 als achterin nog netjes uit... 21 ...met hooguit een klein gaatje hier en daar in de bekleding. 22 Een hangend hemeltje betreft een standaard kwaaltje van de Volvo 740 Estate. 23 Het linker voorscherm moet al eens zijn overgespoten, afgaande op de ontbrekende 'Blackline'-striping.

we brandstofleidingen verhelpen mogelijk al het euvel. Het is een veelgehoord probleem bij auto's die lange tijd niet hebben gereden. Kunststoffen en rubbers rotten weg in de ouder wordende benzine. De remmen verdienen eveneens wat aandacht.

Op facebook noemt Leo dat de carrosserie wat krokant is, maar dat valt echt wel mee. Voor zover ik het zo snel kan beoordelen zonder brug, heeft de wagen een hard chassis en blijven de meeste roestplekken beperkt tot

wat plaatwerkdelen. Het linker voorscherm moet al eens zijn overgespoten, want de sticker die bij de Blackline-uitvoering hoort zit er niet meer op.

Van binnen kenmerkt de Volvo zich door een sober, maar oerdegelijk interieur. De bekende 740-kwaal van een hangend hemeltje ging deze auto niet voorbij en op wat minuscule gaatjes in de stoelbekleding na, ziet het er prima uit. Met een reinigingsbeurt haal je al veel van de oorspronkelijke glans terug.

Ik heb mijn oordeel wel klaar. Ik besluit om niet eens meer een specialist te raadplegen. Een restauratie moet je niet uitvoeren. Aller-

eerst heeft de wagen dat niet nodig, ten tweede haal je de kosten er nooit uit en enig patina kan deze Zweedse tank prima hebben. Het past bij het verhaal achter de auto. Wel moet de auto naar een liefhebber die de historie ervan op waarde weet te schatten.

De bijzonderheid van deze Volvo 740 2.3 Estate Blackline begint langzaam ook bij Leo binnen te komen en hij sluit twijfelend af: "Terwijl ik nu zo met je zit te praten, is het toch wel aantrekkelijk om de auto te houden. Dan laat ik hem cosmetisch gewoon zo en pak ik de auto alleen technisch aan, bijvoorbeeld met een grote beurt en een nieuwe APK..." |



INFORMATIE AANDACHTSPUNTEN

- Het hemeltje wil bij de Estates vaak gaan hangen.
- Het kunststof in het interieur kan na verloop van tijd bros worden.
- Exemplaren van voor 1986 zijn niet helemaal verzinkt en kunnen dus sneller roesten.

INFORMATIE BOEKEN

- Diverse brochures van Volvo 740, Volvo, € 2,95 - € 9,95
 - Repair Manual Volvo Saloons, Estates and Coupes 1970-1989, Chilton, € 24,95
- Bovenstaande boeken zijn te koop bij www.asnbooks.nl, tel 075-6403541.



24



25



26



27



28

Onmishaar voor elke sleutelaar!

WAAR GEBEURD LEZERSPROJECTEN

een en ander dan krom. Niet echt handig bij het strak maken daarna. Ik heb het geheel daarna afgelast en glad geslepen. Vervolgens heb ik ook nog een nieuwe dikke strip aan de body gelast bij de versnellingsbak. Dit ter bevestiging van het vloerpaneel waar je je voeten op zet. Dat vloerpaneel was trouwens ook los te bestellen en dit heb ik dan ook gedaan. Daarentegen kon het achterste (vast aan body) vloerpaneel niet los besteld worden en moest dus zelf gemaakt worden. Dit heb ik gemaakt van de eerder nieuw bestelde 1,5mm plaat. Dit was ook van dezelfde dikte als het oude vloerpaneel. Wel moest ik er zelf een ronding inmaken om de brandstoftank in te kunnen leggen. En zo ook de gaten etc. waar de benzinekraan doorheen komt. Ik heb de gaten aller-eerst uitgezaagd met een decoupeerzaag.

gebogen in de pers en de
gd met decoupeerzaag

Dat ging best goed, maar bij het tweede lange meer ovale gat, ging het iets minder alhoewel het eindresultaat met wat slijpen en vijlen toch heel erg naar tevredenheid was. Daarna heb ik uitgemeten waar de tank kwam te zitten, en de gehele plaat onder de werkplaatspers gelegd. Mijn pers heeft gelukkig een open stuk in het midden, en twee verschuifbare steunpunten. Daar heb ik aan weerskanten een stevige pijp gelegd en daar dan de vloerplaat weer op. De klei-

en body terug
ij kan het
aken beginnen

lijpen fungeren dan zo weer als scharnierrollen zodat je een goed effect krijgt in je plaat zonder scherpe hoeken. En met een grote buis bovenop op de bodemplaat de vorm er voorzichtig in ge- . Dat ging perfect en het resultaat was dan ook zeer goed. Daarna deze er in gelast en het geheel zag er weer perfect uit. De vol- keer meer over het strak maken en spuiten van deze rupstrekker!

de eindaandrijving
tandwielen schoongemaakt en gepolijst

De naaf van binnen. Alle



Wat doet Leo de Haas nu?

Deze keer geen 'Oordeel van de specialist'. Het werk aan de Volvo is goed te overzien en wie de prijzen van exemplaren in zeer goede staat ziet, begrijpt dat iedereen zal zeggen dat het restaureren financieel niet loont. Bijzonderder is dus het verhaal achter deze Volvo 740 en helemaal omdat de wagen verkocht wordt door diens oorspronkelijke gebruiker, Leo de Haas. Hoe is het Leo vergaan na 'Blik op de Weg'? "Iedereen kent me van het programma, maar eigenlijk ben ik geboren als auto-idioot. Dat heb ik van mijn moeder. Haar vader importeerde al auto's. Ik heb zelf veel leuke auto's gehad. Mijn eerste was een Alfa Romeo Giulia Super. Die knap- te ik een beetje op, verkocht ik met winst en toen verliep het rap. Ik ben sindsdien altijd in auto's blijven handelen. Daarnaast ging ik aan de slag als fotograaf. Dat ontwikkelde zich van persfotograaf tot aan mijn werk als freelance cameraman voor de NOS. Ik reed veel en zag verschillende capriolen van weggebruikers die me aan het denken zetten. Het leek me leuk om eenmalig een programma hierover te maken en zo bedacht ik 'Blik op de Weg'. De reacties erop waren zo goed dat 'Blik op de Weg' uiteindelijk van 1991 tot 2015 op de tv was." Leo de Haas presenteerde tot 2011 alle afleveringen. Na 2015 ging het programma van de buis. Het bleken zware tijden in de media en zijn bedrijf 'Leo de Haas TV producties' overleefde het niet. Over een doorstart in de televisiewereld denkt Leo niet na: "Na 25 jaar vind ik het wel mooi geweest. Het is klaar. Weet je, in mijn hoogtijdagen van mijn tv-werk had ik twee Ferrari's in de garage staan. Een droom eigenlijk, maar als er één een lekke band had en de ander startte niet, dan schold ik op die

wagens. Je wordt er dus niet per se gelukkiger van." Tegenwoordig gooit Leo de Haas het over een heel andere boeg. Auto's zullen in het leven van Leo altijd een grote rol blijven spelen, maar zijn autohandel heeft hij inmiddels een stuk kleiner gemaakt: "Ik heb teveel hart voor mijn auto's. Elf jaar geleden had ik een voorraad van zo'n vijftig exemplaren, maar dan krijg je ook veel klanten die de prijs altijd te hoog vinden. Het werd steeds minder leuk. Eind vorig jaar hakte ik de knoop door. Nu heb ik gemiddeld vijf auto's staan waar ik echte liefhebbers voor zoek. Daarnaast studeer ik voor een diploma als transportondernemer. Op dit moment bouwen ze hard aan mijn vrachtwagen. Ik ga dus de transportsector in." Zijn transportonderneming valt onder dezelfde naam als zijn autobedrijf, 'QB Cars'. "Dat onthouden mensen toch beter dan Jansen Auto's of iets dergelijks. Het heeft niet echt een betekenis. Ik ben een groot muziekliefhebber en ik ben slagwerker. Ken je 'Cuby and the Blizzards'? Verder staat het voor Quality Benz en quarter back. Het klonk gewoon goed. Tja, mensen kijken er soms raar van op dat ik straks vrachtwagenchauffeur ben. Dan zie je ze soms denken dat ik wel diep moet zijn gezonken. Maar niets is minder waar. Ik ben dolgelukkig met wat ik doe. Zolang iets wielen en een motortje heeft, vind ik het leuk. De vrachtwagen krijgt een laadbak die geschikt is om voertuigen te halen, of die nu twee, drie of vier wielen hebben. Ik ga dus zelf auto's vervoeren. Het scheelt dat ik wat vreemde talen spreek. De opleiding tot transportondernemer vind ik trouwens best een pittige studie, waarbij je zo ongeveer alle belasting- en milieuwetten uit je hoofd moet kennen. Ik ga dus nu weer verder studeren!", sluit Leo af.

INFORMATIE DIVERSEN

Welke specialisten te raadplegen?

- Scandcar, www.scandcar.nl
- Nordicar, www.nordicar.com
- Volvo 940 Specialist, www.volvo940.nl

Welke websites te raadplegen?

- www.volvo-forum.nl
- www.volvoklassiekeronderdelen.nl
- www.allesvooruvolvo.nl

Welke clubs in NL?

- Volvo 700 vereniging, www.volvo700vereniging.nl
- Volvo Klassieker Vereniging, www.volvokv.nl

Welke clubs in B?

- Volvo Classic Club Belgium, www.vccfotos.be

TECHNISCHE GEGEVENS VOLVO 740 2.3 ESTATE BLACKLINE

Bouwjaar	1988
Motor	B230F, viercilinder, watergekoeld, twee kleppen per cilinder
Cilinderinh.	2316 cc
Boring x slag	96 mm x 80 mm
Vermogen	116 pk / 5400 tpm
Koppel	185 Nm / 2750 tpm
Compressieverh.	9,8 : 1
Brandstofvoorz.	Bosch LH-Jetronic Multipoint Injection
Topsnelheid	172 km/u
Verbruik	1 : 10,1
Nieuwprijs	€ 23.500,-
Vraagprijs	n.o.t.k.
Marktwaarde	
goede staat met vergelijkbare km's	€ 3.500,-
Verkoper:	Leo de Haas van QB Cars, qbcars.nl