

VOLVO KLASSIEKER MAGAZINE

W

K

113

FEBRUARI 2026

ai klassiekers?
Volvo's complete universum
Volvo in de DDR

R



Grenzeloos autoplezier met de KNAC

Instappen, starten en gaan... Autorijden is vrijheid en dat grenzeloze autoplezier vindt u bij de KNAC. Al ruim 125 jaar staan wij automobilisten bij, in welke auto u ook rijdt.

Met snelle pechhulp, betrouwbare autoverzekeringen én de beste reisverzekering blijft u veilig en zorgeloos onderweg. Word lid vanaf € 57,50 per jaar en ontvang 7x per jaar het magazine 'De Auto' vol inspiratie en verhalen.

Ga naar www.knac.nl en ontdek welk lidmaatschap bij u past.

www.knac.nl
070 - 383 16 12
ledenservice@knac.nl



Koninklijke
Nederlandsche
Automobiel Club

DE CLUB VAN EN VOOR
AUTOLIEFHEBBERS

BELANGENBEHARTIGING

EVENEMENTEN

VERZEKEREN & PECHHULP

VAN DE REDACTIE



2026 kan echt beginnen!

Het is altijd raar om je te realiseren dat het VKM pas ruim in februari op de mat valt. Misschien is het dan wel weer, of nog steeds winter. Wie zal het zeggen. Bij het schrijven van dit stuk is het voor het eerst in lange tijd echt winter in Nederland, dus vanmorgen even op de ski's een stukkie langs de IJssel gegleden. Verder is alles ontregeld. Schiphol en de NS liggen bijna stil. Een oproep van Rijkswaterstaat om thuis te blijven.

Onze nieuwjaarsreceptie is uitgesteld, omdat Noord Nederland ingesneeuwd zit en de rest van het land vol ligt met ijzel. Een filmpje van een 'oude' Volvo XC70 (met wielranden, vanaf 2002) die in Zweden een zware dubbeldeks bus lostrekt, gaat viraal op internet.

Na tien dagen is het weer voorbij, nu kan het jaar echt

beginnen. In dit VKM weer een bonte verzameling aan onderwerpen. Artikelen met persoonlijke verhalen, over bijzondere auto's en restauraties. Ook dit jaar komen weer veel ritten en reizen aan, stuur ons vooral uw verhalen en mooie foto's op! De foto's van dit VKM zijn te vinden op [Tinyurl.com/VKM113](https://tinyurl.com/VKM113)



VOLGENDE DEADLINE

De deadline voor het aanleveren van artikelen voor VKM 114 is:

1 maart 2026



VKMM

IN DEZE VKM

14 ai Klassiekers

Met artificial intelligence (ai) kun je alles maken, zelfs klassiekers, toch?

16 Even wat anders



Als je persé een Zweedse cabrio wilt rijden heb je maar 2 merken tot je beschikking. Maar welke heeft nu de voorkeur?

18 From Vienna with love



De VKV heeft ook buitenlandse leden, bijvoorbeeld Roland Kunerth uit Oostenrijk met een Volvo 300 en een 360.

22 Autostoeltjes

Kinderzitjes, wie heeft ze niet (gehad)? Maar hoe zijn deze eigenlijk tot stand gekomen?.



26 Volvo in de DDR

De meeste gebouwde Volvo-serie - de 200 - werd ook aan de DDR geleverd, een verslag.

36 Born in Holland



Terugblik op een Nederlands ontwerp waar er maar liefst een miljoen van zijn verkocht!



Uw klassieker met liefde verzekerd

DE BESTE
DEKKING
VOOR UW
KLASSIEKER!

Net als andere klassiekerliefhebbers wilt u ook verzekerd zijn van een perfecte dekking voor uw klassieke auto. Daarom biedt GIO klassiekerverzekering dé autoverzekering voor oldtimers en youngtimers waarbij u zelf de dekking bepaalt. Onze voorwaarden zijn afgestemd op klassieke automobielen en sluiten daarom perfect aan op uw wensen.

Waarom een GIO Klassiekerverzekering?

- Scherpe premie met uitstekende dekking
- Keuze van eigen schadehersteller
- Bij aantoonbare meerwaarde 10% overdekking
- Fantastische hulpverlening na pech of ongeval
- Nog ruimere dekking dan FEHAC-normen
- Eén verzamel polis met korting voor meerdere auto's

Daarnaast streven wij bij GIO naar optimale service en zijn we altijd bereikbaar, óók in het weekend.

Vragen of opmerkingen? Neem gerust contact met ons op. Wij helpen u graag en zoeken daarbij naar de beste oplossing.

U bent exclusief met uw klassieker maar wij zijn exclusief met onze scherpe premie en uitstekende dekking!



Beste leden,

Allereerst nog de beste wensen voor 2026! Als u dit leest is het jaar 2026 natuurlijk al enige tijd bezig en zijn nieuwjaarswensen niet echt meer van toepassing, maar realiseer u dat ik dit voorwoord schrijf op 1 januari...

Het nieuwe jaar is net gestart en het bestuur is verheugd met een aantal nieuwe initiatieven, waaronder de vernieuwde vormgeving van ons mooie magazine. Zo kunnen we weer een tijdje vooruit. Ook hebben zich vier enthousiaste leden gemeld die het 700 en 900 register willen gaan leiden, ook het 140-164 register krijgt een vervolg. Daarnaast is het initiatief gestart voor een rit exclusief voor de vrouwen van onze vereniging, deze

Nieuwe energie in 2026!

zal plaatsvinden op 12 september. Het Landelijk Kampeerweekend in regio Midden is opgepakt door de daarvoor in het leven geroepen hulpcommissie en begint aardig vorm te krijgen, zie het stukje verderop in dit blad. De Volvo Klassiekerbeurs is voor de komende twee jaar weer vastgelegd in het Autotron in Rosmalen en zal een wat bredere opzet krijgen. Kortom, 2026 kent een mooie start.

In overleg met de overige Volvo-Clubs en met Volvo Nederland zijn de voorbereidingen in gang gezet voor de viering van 100 jaar Volvo in 2027. Zoals u weet zijn er in Nederland lange tijd Volvo's geproduceerd maar ook geassembleerd op diverse locaties. Daarnaast is er in Gent een grote productielocatie van Volvo. Om die reden ziet het er nu naar uit dat de viering een gezamenlijk initiatief wordt van de Nederlandse clubs en de Belgische club in samenwerking met de Volvo organisaties in beide landen. Uiteraard houden wij u op de hoogte

als er meer bekend is qua datum en locatie, houd in ieder geval rekening met een mooie overzichtstentoonstelling met unieke en betekenisvolle Volvo's van de afgelopen 100 jaar en uiteraard ook de nieuwste modellen. Naast alle genoemde initiatieven staat onze agenda ook weer boordevol ritten, sleuteldagen, technische avonden etc.

Het bestuur hoopt van harte dat u daar gebruik van maakt en wellicht treffen we elkaar op een van de activiteiten.

Paul Franse, voorzitter

ONDERHOUD | RESTAURATIE | SCHADEHERSTEL | APK
AL MEER DAN 20 JAAR UW KLASSIEKE VOLVO SPECIALIST



VOLVO-KLASSIEKERS.NL

Dries Bakkenes

**MEER DAN 5000 VOLVO ONDERDELEN IN ONZE WEBSHOP!
WWW.ALLESVOORUWVOLVO.NL**

VIKO

NIEUWS UIT WAALWIJK



Eigenlijk zouden het nu barre tijden moeten zijn met veel sneeuw voor de deur, strenge vorst en vastgevroren deurrubbers. Niets van dit alles. Het is de tweede helft van december 2025. Temperaturen van ver boven de 10 graden en een zacht motregentje strelen het gelaat. In de shop draait de CV op een laag pitje en blijven we vooral warm bij het inpakken van de talloze dozen en pakjes die in de afgelopen december maand hun weg hebben gevonden naar onze clubleden.

Op 22 december jl. hebben we samen met nagenoeg alle vrijwilligers van de shop stil gestaan bij de diverse activiteiten die in 2025 plaats hebben gevonden in het Volvo Experience Center in Waalwijk. Ook zijn

de voorlopige cijfers over het afgelopen boekjaar gepresenteerd. Zoals reeds werd verwacht kunnen we de boeken sluiten met een positief resultaat. De omzet cijfers zijn over de hele linie redelijk constant geweest.

De enige extreme uitschieter in positieve zin was de grote voorjaars actie - tijdens de officiële opening van de shop - waarin de leden tegen hoge korting onderdelen konden bestellen. Ook de kortingsactie in

40,-



81212963 Koplamp unit H4 -/75 zonder p-licht o.a. 145,1200,120,1800,140

37,-



80273547 Koplampot Kunststof PV, Duett, Ama

de maand juli heeft een positief effect gehad op de omzetcijfers. Voor de komende periode zal aandacht moeten worden geschonken aan de stijgende inkoop cijfers. Wanneer deze stijging doorzet in 2026 dan zal dat een effect gaan hebben op de verkoopprijzen.

Na de verhuizing van Elshout naar Waalwijk - in 2024 - is gebleken dat diverse onderdelen niet op de juiste locatie waren opgeslagen. De in de systemen beschikbare informatie was daarom niet betrouwbaar. Inmiddels heeft er een voorraad-telling plaatsgevonden en zijn de diverse omissies hersteld. Voor de verkoopstaf is de nummering van de originele onderdelen en de vervangers ook beter controleerbaar gemaakt. Zo is bij sommige delen de kleur aangegeven, of het materiaal waarvan het is gemaakt.

De cijfers zijn gepresenteerd door de shopmanager Wilbert Verhoeven waarbij hij werd geassisteerd door Han Misdom. Han heeft kort en bondig toegelicht wat er thans aan de bestuurstaf speelt, vooral wat relevant is voor de teamleden van het VKO.

2025 is een bewogen jaar geweest voor de shop. Naast de reeds gememoreerde feestelijke opening op 3 mei 2025 hebben we ook afscheid moeten nemen van Wim van Sambeek, Willem van der Waal en Gert Hovestad. Allen hebben een grote bijdrage geleverd aan wat nu het VKO in Waalwijk is.

Door Peter Overtoom is aandacht is geschonken aan het 50-jarig bestaan van de onderdelenvoorziening. Sedert 1975 beschikt de vereniging over een eigen "onderdelen

magazijn" dat destijds was gevestigd in Eerbeek. Als herinnering hieraan krijgen de medewerkers van de shop een exclusieve miniatuur waterpomp tang uitgereikt. Een delegatie van de Traction Avant Club heeft onlangs een bezoek gebracht aan het VKO. Men wilde kennismaken met de diverse geautomatiseerde systemen welke in de shop worden



Peter Overtoom

toegepast voor de voorraadadministratie en het factureer- en verzendproces. Over en weer is zijn er de nodige ervaringen uitgewisseld. Om diverse componenten - die ter revisie worden aangeboden bij externe bedrijven - te kunnen voorbehandelen zijn een compressor en een straalcabine geplaatst.

Zoals gebruikelijk is er ook aan de inwendige mens gedacht. Met veel zorg en aandacht is de catering verzorgd door Toon van de Gevel. Binnen de zeer beperkte ruimte is het hem gelukt om allen te voorzien van een voortreffelijke kop erwtensoep, diverse snacks en broodjes met saté. We hebben ervan genoten!

Aanbiedingen

Zien en gezien worden is het thema voor deze periode.

Wanneer de reflectoren door veroudering niet meer optimaal werken, resteert niets anders dan ze te vervangen. De hedendaagse reflectoren zullen dan niet meer zo snel doorroesten, wel worden ze op den duur mat. De lichtopbrengst gaat dan fors achteruit. Zeker nu er geen sprake meer is van een verplichte APK-keuring, is dit een punt van serieuze aandacht. Bij de keuring werd ook stevast de licht opbrengst van de koplampen gemeten. Wanneer daar een bepaalde waarde niet werd gehaald dan was het afkeur en diende de koplamp en dan met name de reflector unit te worden vervangen.

Frisse koplampen met een duidelijk lichtpatroon op de weg zijn pure noodzaak om

ook met een klassieker veilig in het verkeer te kunnen bewegen. Ook de achterlichten dienen voldoende licht opbrengst te hebben. De gloeiende spijker die in de mist op kan doemen is levensgevaarlijk. Het is dan ook geen verkeerde zaak om deze reflectoren met enige regelmaat te vervangen.

Wat voor de reflectoren geldt is ook van toepassing op de diverse gloeilampen. Vaak zijn ze al tientallen jaren in gebruik. Ze zullen het heus nog wel doen maar echt een forse lichtbundel geven is er niet meer bij. Maak eens een lijstje met alle gloeilampen die aan voor- en achterzijde zijn gemonteerd en vervang ze! In

57,-



670614 Reflector A-licht L/R Ama '65-

57,-



672426 Glas A-licht L/R 120, 130, 220

138,-



669246(Li) 669247(Re) A-licht Duett compleet

de Volvo Klassieker Onderdelenshop zijn alle lampen op voorraad. Let goed op de aansluiting, voltage en het wattage. Een bijzondere herproductie is de kunststof koplamp pot voor de PV, Duet en Amazon. Dit onderdeel vervangt de originele metalen koplamp pot.

Door dat water en pekeldiep in deze metalen pot door kunnen dringen en slecht afgevoerd worden zijn ze vaak verroest en kan het wel eens moeilijk zijn om de koplampen nog correct af te kunnen stellen. Ze zijn volop leverbaar en de prijs is slechts een fractie van een metalen exemplaar. De montage stelt niet zoveel voor. Het is louter en alleen wat schroefwerk. Bedenk wel dat na de montage de instelling van de koplampen gecontroleerd moet worden. Wat betreft de set achterlichten voor de Duet is het volgende van belang.

Teneinde een breed publiek van leden gebruik te kunnen laten maken van de aanbiedingen is deze set opgenomen. Dit onderdeel is echter niet in grote aantallen onmiddellijk te leveren. De voorraad is beperkt. Ook dient rekening te worden gehouden

met een aangepaste prijs ingeval het onderdeel als nalevering verzonden gaat worden.

Openingstijden Volvo Klassieker Onderdelenshop.

Hieronder de gegevens van de shop die het weten waard zijn.

Openingstijden zijn:

Maandag	10:00 – 15:00
Woensdag	10.00 – 15:00
Vrijdag	10:00 – 15:00
Zaterdag	10.00 – 13.00

Er is géén avond openingstelling. Zie het colofon achter in dit magazine.

Adres:

Kleiweg 12, Waalwijk

Je bent van harte welkom in de webshop op internet!

Graag ontmoeten wij je de komende periode in onze Volvo Klassieker Onderdelenshop alhoewel de voorkeur uitgaat naar het bestellen via internet. Onze deskundige en adequaat getrainde verkoopstaf zal je met raad en daad terzijde staan.

Tot ziens in Waalwijk!

*Tekst en foto's: **Henk Leenders**
h.leenders@volvokv.nl*



Medewerker van de maand

Michel Mennen heeft zijn sporten ruimschoots verdiend bij Volvo waar hij op de afdeling Research & Development werkte. Hij maakte zich daar verdienstelijk als Thermo Expert. Al geruime tijd maken we binnen onze Klassieker Shop gebruik van zijn deskundigheid in de automotive wereld. Toepasselijk is het dan om een foto te plaatsen van Michel met een warme Volvo ijsmuts op. Leuke wetenswaardigheid is dat Michel deze maand wéér een bijzondere mijlpaal bereikt!

Zoals in het juryrapport is te lezen is hij unaniem aangewezen als Medewerker van de Maand Februari 2026!

IN MEMORIAM



Gert Hovestad

Ons bereikte het bericht dat Gert Hovestad - erelid van onze vereniging - op 18 november 2025 is overleden. Gert heeft gedurende een lange staat van dienst diverse functies binnen onze vereniging bekleed waaronder die van secretaris.

Van meet af aan was hij betrokken bij de vorming van de Volvo Federatie, een aanzet om de diverse Volvo verenigingen samen te brengen onder één paraplu. De Volvo Klassieker Beurs of een Jubileumcommissie, zijn inzet was tomeloos. Na een aantal jaren actief te zijn geweest in een be-

stuursfunctie is hij na zijn pensionering één van de vaste vrijwilligers geworden binnen de Volvo Klassieker Onderdelenshop. Gert was een man van richtlijnen, procedures en protocollen. Menig werkproces - dat zelfs nu nog wordt uitgevoerd binnen onze shop - heeft hij minutieus vastgelegd in op schrift gestelde instructies. Veelal voorzien van een sterkte-zwakke (SWOT) analyse beschikte hij over het vermogen om voor een breed publiek de haalbaarheid van een project te visualiseren.

Wij gaan Gert enorm missen.



Op 16 maart dit jaar kwam ik terug rijden vanuit Dordrecht naar Halsteren, en met een omleiding door wegwerkzaamheden werd het verkeer door de Kiltunnel geleid met als resultaat een fotoreportage. Zoals waarschijnlijk wel bekend bij onze Volvo rijders is het inschatten van de rij snelheid op de teller altijd een kwestie van gevoel en kijken wat de rest om je heen doet. Van de rest was hier geen sprake behalve een afslaande VW dus het kwam op mijn vaardigheden aan, helaas die blijken niet best.

Twee keer gefotografeerd op dezelfde weg op achtereenvolgende stoplichten, in mijn geval doorrijlichten. Op de N217 Mijnsheerenland richting de A29 en twee minuten later bij het volgende kruispunt. Met een snelheid van 57 kilometer per uur, daar waar ik dacht maar net 50 te rijden.

Recht is recht en krom is krom



Ik heb na het ontvangen van twee bekeuringen bezwaar aangetekend dat ik graag wilde leren van de gemaakte vergissing, alleen door zo kort op elkaar twee bekeuringen te krijgen voor hetzelfde vergrijp binnen twee minuten gaf mij niet de tijd om het beter te doen bij het volgende verkeerslicht. Helaas ging men daar niet in mee, de twee verkeerslichten lagen volgens de geleerden op twee verschillende gemeentegrounden en daarom werden ze als twee niet te koppelen vergrijpen gezien en waren er twee bekeuringen gerechtvaardigd. Ach, recht is recht en krom is krom, het zij zo. In ieder geval heb ik er twee mooie foto's aan overgehouden en een reprimande van Yvonne, ik kom er wel overheen. Veel veilige kilometers gewenst in 2026 en hou rekening met de snelheid.

Edward en Yvonne

Uitnodiging **Volvomania 2026**

Ondergetekende heeft het hotel voor aankomend voorjaar al geboekt, uiteraard in de hoop dat er bij de volgende VolvoMania een groter gezelschap VKV-enthousiastelingen met ons zal meegenieten.

Traditiegetrouw vindt het festijn weer plaats met Pinksteren, dit jaar op 22, 23 en 24 mei te Friesach in Oostenrijk.. Volvo-liefhebbers kunnen alvast de data in de agenda zetten; nieuwsgierigen mogen gerust bellen of mailen voor meer informatie.

De voorbereidingen zijn inmiddels in volle gang en de organisatie belooft weer een gevarieerd programma met gezamenlijke ritten, gezellige diners en bijzondere acti-

viteiten. Naast het bewonderen van elkaars Volvo's is er volop gelegenheid om ervaringen uit te wisselen, technische tips te krijgen en natuurlijk te genieten van het prachtige Oostenrijkse landschap. Mis deze kans niet om samen nieuwe herinneringen te maken! Een aantal leden heeft zijn enthousiasme voor deelname reeds kenbaar gemaakt. Het verslag van de VolvoMania 2025 is te lezen in het Volvo Klassieker Magazine 111 pagina 30. VolvoMania Oostenrijk: een herinnering om te koesteren, een ervaring om te delen, en een uitnodiging voor wie het volgend jaar wil meemaken.

Hans van Ginkel

Volvo 300 register 0647235917



ai klassiekers?

Als je het nieuws en de digitale ontwikkelingen volgt, kun je er niet omheen: a.i. oftewel 'artificial intelligence' is hot. Computers en systemen worden steeds intelligenter en sneller. Tel daarbij op de steeds intelligentere software die -voorheen tijdrovende - klusjes uit handen kan nemen en je hebt een nieuwe bron van sneller beschikbare (beeld)informatie die door de a.i. software naar believen wordt gecomponeerd tot de door jou ingetoetste zoekcriteria, wensen en ideeën. Heeft dat iets met (Volvo-)klassiekers van doen? Een beetje



Het woord 'intelligence' laat, voor wat betreft het eindresultaat soms nog zwaar te wensen over maar met e-learning door de a.i. software zal ook dit op termijn wel grotendeels goed komen. Maar zoals ook al bij het ouderwetse 'handwerk' het credo was: je verhaal is zo goed en betrouwbaar als de bronnen die je geraadpleegd hebt. En dat gaat bij a.i., dat het wereldwijde web afstruint om misschien jouw scriptie te schrijven (...), dus niet altijd goed. Want ook a.i. kijkt in digitale vuilnisbakken en onfrisse hoekjes dus het is opletten geblazen. De kranten staan tenslotte

vol met desinformatie campagnes en al dan niet opzettelijk gemaakte nepfoto's en -video's. Nogmaals, het resultaat is zo goed als de bronnen die zijn gebruikt, en dan heb ik het alleen nog over het tekstuele deel van a.i. gebruik.

Bij beeldcompositie door a.i. speelt deels hetzelfde probleem. Wellicht heeft u weleens een a.i. video beke-

ken? Dan ziet u soms vreemde vormen en bewegingen in wat een alledaags filmpje had moeten zijn, dat gemaakt is met a.i. software. Meestal een kwestie van verkeerde ingezamelde en/of toegepaste beeldinformatie door a.i. Onze computer snapt ook (nog) niet altijd hoe de wereld in elkaar steekt, net als wij nietwaar?

Is de sky the limit?

Tot zover de mindere kanten van a.i. De positieve kant is dat - zeker op beeldgebied - 'the sky the limit is'. Je kunt het zo gek niet bedenken of het is te maken met a.i. en dat in een handomdraai. Een Volvo 240 in Ferrari-vormgeving poserend op het dak van het Paleis op de Dam? Kwestie van intikken en er verschijnt waarschijnlijk iets bijzonders op je scherm.



Een beeld gegenereerd uit miljarden stukjes beeldmateriaal en data van over de hele wereld die rondzwerven op het web. Stel dat ik zelf zo'n illustratie zou moeten tekenen, dan doe ik daar (als ik een goede illustrator ben die snel met tekensoftware uit de voeten kan) minstens 3 dagen over. Nu is het in enkele minuten, en soms zelfs sneller gepiept.

Dat het resultaat niet altijd te prui-men is, is begrijpelijk. Daar waar wij geen appels en peren (lees: Volvo's en Ferrari's) kunnen of willen samen-voegen heeft de computer daar geen enkel probleem mee. Maatschappelijk gewenste esthetiek en welgevallen zijn niet de uitgangspunten van een a.i. programma... Echter, door schade en schande leert niet alleen a.i. maar ook de softwareontwikkelaar. Dus er is hoop, zolang we niet alles geloven wat we zien en lezen op het web. De spreekwoordelijke korrel zout is inmiddels wél uitgegroeid tot een flinke schep willen we a.i. data veilig kunnen gebruiken. Het voordeel is een nieuwe, artificiële wereld die volledig

VOLVO



geschapen wordt naar onze wensen, hoe vreemd, gek en pervers ook.

Klassiekers gemixt

Om in de klassiekerwereld te blijven: ook op het web worden de meeste interessante a.i. capriolen uitgehaald middels het mixen van klassiekers, moderne auto's en designstijlen, getuige bijgaande (beeld)bloemlezing die ondergetekende voor u verzamelde. Tik 'Volvo en a.i.' in en je scherm loopt vol met beelden van hippe (iets dat Volvo eigenlijk nooit was) sportmodellen met trekjes van veelal de P1800 gemixt met andere merken en

vormen. Is het altijd mooi en zou je er in willen rijden? Nee, waarschijnlijk niet, maar inspirerend is het wel. En grappig genoeg denk ik dat concept-car designers hier veel aan zullen gaan hebben. Want de op een zolderkamertje bedachte modellen die ik op mijn scherm zie verschijnen zijn vaak veel beter en leuker dan wat er uit de designstudio's van grote merken komt, zeker uit die van het degelijke Volvo.

Het uiteindelijke motto?: If you can't beat ai, join it... maar wel zelf blijven nadenken s.v.p.!

Ronald Bos



Kampeerweekend 2026



Het landelijk Kampeerweekend vindt plaats van woensdag 13 mei tot en met zondag 17 mei.

Het belooft een bijzonder weekend te worden. Voor deze editie durven we dat van te voren te zeggen. Ditmaal is er geen Regio verantwoordelijk voor de organisatie, maar voor het eerst zal de in 2025 in het leven geroepen LKW hulpcommissie het Landelijk Kampeerweekend organiseren. Dit omdat regio Midden heeft aangegeven het Landelijk Kampeer Weekend in 2026 niet te kunnen organiseren.

De LKW hulpcommissie bestaat uit een groep actieve leden die graag een mooi kampeer weekend voor alle kampeers binnen de Volvo Klasiëker Vereniging willen organiseren. Als eerste zijn we op zoek gegaan naar een mooi terrein, liefst binnen de Regio Midden, om de traditie toch wel wat in ere te houden. Dit is niet helemaal gelukt, het terrein ligt in de Regio Oost maar ligt wel aardig in het midden van Nederland. We gaan deze editie namelijk naar Scoutinglandgoed Zeewolde. Dit landgoed ligt midden in de natuur met water in de buurt. Dit biedt verschillende mogelijkheden om te organiseren. Tijdens de afgelopen nieuwjaarsreceptie is er al een tipje van de sluier opgelicht wat het LKW allemaal

te bieden heeft. Dit LKW is geschikt voor al onze leden, jong en oud. Voor de kleine kinderen komt er een kinderprogramma en ook aan de jeugd is volop gedacht. Maar de omgeving leent zich ook heel goed voor een mooie wandeling of fietstocht. Uiteraard is er ook de toertocht in de omgeving, deze wordt uitgezet door een lid van Regio Midden. Samen met lokale partijen zijn we ook bezig om een gezellige streekmarkt te organiseren, om hier ook een Volvo tintje aan te geven willen we dit graag combineren met een kofferbakverkoop / onderdelen markt.

In de avond willen we graag veel gezelligheid in de tent. Dit denken wij te bereiken door een pub quiz te organiseren en een DJ uit te nodigen. Zoals gebruikelijk is er de feestavond met een live-band. Mocht u nu denken, ik wil ook wel iets betekenen tijdens dit kampeerweekend, dat kan. We hebben als Commissie samen genoeg handen om de voorbereidingen te regelen, maar voor het weekend zelf hebben we meer handen

nodig. Dan kan er gedacht worden aan hulp bij opbouw en opruimen, begeleiding van diverse activiteiten, hulp bij bar, koffie en gezamenlijk ontbijt. Heel divers dus. Uiteraard is er de mogelijkheid om aan te geven waar uw voorkeur ligt. Vele handen maken licht werk! U kunt zich opgeven via de mail bij onze Landelijke Activiteitscoördinator Marc Harleman:

activiteitscoordinator@volvokv.nl
Daar kunt ook terecht voor meer informatie. Meer informatie over het LKW en de mogelijkheid tot inschrijven vindt u in de agenda op onze website.

Wij hopen u te mogen verwelkomen op 13 mei in Zeewolde.



Activiteit	Datum/Tijd	Regio	Soort	Locatie
Nieuwjaarsreceptie Regio Noord	4-1-26 15:00	regio Noord	Bijeenkomsten & Meetings	Stoeterij "Het Swarte Paert"
Nieuwjaarsreceptie 2026	11-1-26 14:30	Bestuur	Bijeenkomsten & Meetings	Harderwold
InterClassics Maastricht 2026	15-1-26 12:00	Niet Volvokv	Bijeenkomsten & Meetings	MECC Maastricht
Nieuwjaarsbijeenkomst Regio West	18-1-26 20:00	regio West	Bijeenkomsten & Meetings	Atletiekvereniging Olympus 70
Techn. dag Poederc./stralen bij Colorblast	31-1-26 10:00	regio Oost	Technische bijeenkomsten	ColorBlast Poedercoat en str.bedrijf
Technische avond	06-02-26	regio Noord-West	Technische bijeenkomsten	
Technische avond bekleding	6-2-26 19:00	regio Zuid	Technische bijeenkomsten	
Snertrit 2026	8-2-26 11:00	regio Oost	Landelijke Ritten	Restaurant Pijnappel
Themaochtend	14-2-26 09:00	regio Midden	Technische bijeenkomsten	Hobby Werkplaats Stroe
Sleuteldag	28-2-26 09:00	regio West	Sleuteldagen	Garage vd Zon
Straalbedrijf Houben	28-2-26 09:30	regio Zuid	Bedrijfsbezoeken	
Adviesraad	7-3-26 10:00	Bestuur	Verenigingsvergaderingen	Echo's Home
Sleuteldag Regio Midden	14-3-26 09:00	regio Midden	Sleuteldagen	Broekhuis Volvo Harderwijk
Sleuteldag KdL Automotive Middelbeers	14-3-26 09:00	regio Zuid	Sleuteldagen	KdL automotive
Sleuteldag Regio Noord	14-3-26 10:00	regio Noord	Technische bijeenkomsten	Volgt nog
Technische avond	20-03-26	regio Noord-West	Technische bijeenkomsten	
Sleuteldag	21-03-26 10:00	regio Oost		Volvo Nieuwenhuijse, Apeldoorn
Watersnood route Hoeksewaard	21-03-26	regio Zuid-West	Toertochten & Ritten	
Bedrijfsbezoek	21-3-26 11:00	regio West	Bedrijfsbezoeken	
Varfard	29-3-26 10:00	Volvo KV	Vårfärd	Volgt nog
Heuvelrug Tourrit	6-4-26 09:00	regio Midden	Landelijke Ritten	Hotel Schimmel / Brasserie 1885
ALV	12-4-26 10:00	Bestuur	Verenigingsvergaderingen	Regio Noord West, locatie volgt
Limburgtour (Landelijke rit)	18-4-26 10:30	regio Zuid	Landelijke Ritten	
Rondje Voorne-Putten	02-05-26	Jongeren register	Toertochten & Ritten	Oostvoorne
Rondje Voorne-Putten ism Jong.register	02-05-26	regio Zuid-West	Toertochten & Ritten	
De rit van Noord	10-05-26	regio Noord	Landelijke Ritten	Volgt nog
L.K.W. 2026	13-5-26 12:00	Bestuur	Kampeerweekenden	Locatie volgt
Voorjaarsrit	29-5-26 19:00	regio Zuid	Toertochten & Ritten	Jos Kroon
Techn., Tips onderhoud aan uw klassieker	7-6-26 20:00	regio West	Technische bijeenkomsten	Olympus '70
LPG afsteldag (blijft op deze datum)	13-6-26 09:00	regio Midden	Technische bijeenkomsten	AGID
Midzomeravondrit	19-06-26			
Midzomeravondrit	19-6-26 19:00	regio Zuid	Toertochten & Ritten	
Midsummer	20-6-26 12:30	regio Oost	Toertochten & Ritten	Dorpshuis de Bouwakker
Activiteit 26 of 27 juni	26-06-26	regio Noord-West	Algemeen	
Molenrit Regio Noord	27-06-26	regio Noord	Toertochten & Ritten	Volgt nog
Scheepswerf Arnhemuiden	04-07-26	regio Zuid-West	Bijeenkomsten & Meetings	
Bouwwakrit	24-7-26 19:00	regio Zuid	Toertochten & Ritten	Erp Luuk
Brabantrit (landelijke rit)	22-08-26	regio Zuid	Landelijke Ritten	
Zomertreffen Regio Noord	23-08-26	regio Noord	Bijeenkomsten & Meetings	Volgt nog
Tourrit met BBQ	29-8-26 12:00	regio Midden	Toertochten & Ritten	Rest./Cult.plein de Blauwe Kamer
BBQ Regio West	29-8-26 1 4:00	regio West	Bijeenkomsten & Meetings	F. vd Geer
Regionaal kampeerweekend Regio Noord	04-09-26	regio Noord	Kampeerweekenden	Volgt nog
Gez. rit met deeln. kamp. Regio Noord	05-09-26	regio Noord	Toertochten & Ritten	Volgt nog
Sleuteldag	5-9-26 09:00	regio West	Sleuteldagen	Volvo dealer Hooftman
Technische avond	11-09-26	regio Noord-West	Technische bijeenkomsten	
Tourrit voor Dames	12-9-26 10:00	Bestuur	Toertochten & Ritten	Volgt nog
Mechanisch Erfgoed Museum	19-9-26 12:00	regio Midden	Bijeenkomsten & Meetings	MEC Dronten
Zeelandrit 2026	26-09-26	regio Zuid-West	Landelijke Ritten	Zeeland
Volvo Beurs	26-09-26	Volvo Klassieker Beurs	Klass. Volvo's, info en onderdelen	Autotron Rosmalen
Sleuteldag Regio Midden	3-10-26 09:00	regio Midden	Sleuteldagen	Broekhuis Volvo Harderwijk
Herfstrit	4-10-26 11:00	regio West	Toertochten & Ritten	Locatie volgt
Adviesraad	10-10-26 10:00	Bestuur	Verenigingsvergaderingen	Echo's Home
Afsteldag	17-10-26 09:00	regio West	Sleuteldagen	Volvo dealer Svenscar
Inspectie/sleuteldag	24-10-26	regio Noord-West	Sleuteldagen	
Sleuteldag Regio Noord	24-10-26 10:00	regio Noord	Technische bijeenkomsten	Volgt nog
A.L.A. (actieve leden activiteit)	7-11-26 10:00	Bestuur	Bijeenkomsten & Meetings	Volgt nog
Technische avond	14-11-26	regio West	Technische bijeenkomsten	Atletiekvereniging Olympus 70
Einde jaarsbijeenkomst	21-11-26	regio Noord	Bijeenkomsten & Meetings	Volgt nog
Technische avond	27-11-26	regio Noord-West	Technische bijeenkomsten	
Beurs Eelde Classics 2026	28-11-26 10:00	Niet Volvokv	Bijeenkomsten & Meetings	Eelde Classics
Jaarafsluiting Regio West	13-12-26 11:00	regio West	Bijeenkomsten & Meetings	Wordt nog bekendgemaakt

Leden van de Volvo Klassieker Vereniging en de Volvo classic club Belgium zijn bij deze activiteiten van harte welkom, voor deelname is vooraf inschrijven verplicht. Inlichtingen over de activiteiten kunt u inwinnen op de www.volvokv.nl onder 'agenda', bij de coördinator of secretaris van de organiserende regio of register of bij de activiteitencoördinator. Contactgegevens staan achterin dit VKM.

In de VKM 112 van afgelopen week las ik met plezier het verhaal over een beetje vreemdgaan. En de gedachte om hier eventueel wel een serie van te maken. Misschien kan ik daar wel een bijdrage aan doen.

In het kort: Mijn eerste Amazon kocht ik in 1975, een Amazon Favorit 1966, tweedeurs en drie versnellingen. Zeer basic. Circa tien jaar mee gereden totdat de derde kinderstoel echt niet meer op de achterbank paste. Een

derland importeren en op een erg leuk kenteken krijgen als Cabrio.

De auto was in zeer slechte staat dus er moest heel veel werk aan besteed worden. Dit heeft jaren geduurd, van de ene loods naar de andere. Velen van ons zullen dit herkennen. Toen er eindelijk redelijk mee gereden kon worden, was ik (ja, ik schaam mij diep) eigenlijk mijn interesse in zo'n oude auto behoorlijk kwijt geraakt. Het had te lang geduurd. Mijn vrouw reed toen al enige tijd in een Saab (99, 900 en 9.3). Ook Zweeds, dus het was goed.

Anders, maar evengo

145 bood de nodige extra ruimte. In die tijd kon je nog gewoon reisbedjes achter in schuiven! Hierna volgden een tweetal zakelijke auto's van Citroën en Opel, maar vanaf 1986 kon ik weer zelf beslissen waarin ik wilde rijden.

Dit werd een 245 Turbo. Wat een power! Sinds die tijd is er altijd wel een Volvo model in ons bezit geweest. Momenteel rijdt mijn vrouw in een V70 uit 2007. In 2006 heb ik een Zweedse Amazon Cabrio uit 1967 gekocht in zeer slechte staat. Omdat er op de oorspronkelijke papieren als type aanduiding stond "ombigt", Zweeds voor omgebouwd, kon ik hem in Ne-

In die tijd begon ook mijn interesse voor een Saab Cabrio te groeien. Genoeg aanbod, maar toen kwam een Saab 900 Classic Cabrio Turbo S 1991 langs. Redelijke prijs maar ook hier moest nog wel veel aan gedaan worden voor hij door de APK zou komen. Gelukkig heb ik twee zeer technische zoons die heel veel werk uit mijn handen hebben genomen. Drie jaar hebben wij er mee gereden, inclusief een mooie trip naar Zuid Frankrijk.

Toch kwam eind vorig jaar het inzicht dat ik er niet het plezier aan beleefde wat ik ervan had verwacht. Te weinig gebruik en toch wel behoorlijk veel





ed Zweeds én



cabrio

technische problemen. Dan is een Saab als puur extra wel heel erg duur. En de Amazon stond al drie jaar te verpieteren in een loods. Na lang wikkelen en wegen toch maar besloten de Saab te verkopen en mij weer te concentreren op mijn Amazon. Nu eerst de elektrische bedrading vervangen, een rembekrachtiger installeren en de cabriokap beter in lijn brengen met de originele lijnen.

En, als ik nog budget kan vinden, opnieuw in de lak zetten. Hij verdient het om weer in volle glorie te worden bereiden.

Paul Bos



FRANKS CLASSICS

JOUW VOLVO SPECIALIST

Katterug Duett 444, 445, 544, 210 | Amazon 120, 130, 220 | P1800 S, E, ES | 142, 144, 145, 164, 240, 260



Onderhoud en reparatie



Revisie en upgrades



Onderdelen en accessoires



Keuringen en support

T 06-15297400

Franks Classics | Suderseewei 11c | 8754GK Makkum
info@franksclassics.nl franksclassics.nl

From Vienna



Mijn Volvo's 780 Bertone en 360 GLT

De 780 aan het Bodenmeer

Mijn naam is Roland Kunerth uit Wenen, geboren in 1963. Ik heb twee prachtige Volvo-klassiekers, een Volvo 360 GLT, gebouwd in 1988 en een Volvo 780 Bertone met 2,8 L V6 en automaat, uit 1989.



Mijn 360 tentoongesteld op de VKB

Als Volvo-liefhebber zit ik in het bestuur van Volvo Club Austria en sinds 2015 ben ik ook lid van Volvo 300 Club Nederland/VKV.

Ik ben opgegroeid met Volvo via mijn ouders, hun eerste Volvo was een 145 DL, gebouwd in 1972. Daarna kwam er een Volvo 245 DL uit 1977 en later een Volvo 740 GL Estate, gebouwd in 1986, momenteel een Volvo V60.

Mijn eerste Volvo was een 360 GLT, gebouwd in 1983 in rood-metallic stijl, driedeurs met een schuifdak, wat een droomauto in die tijd!. Geregistreerd op 14 april 1983, ik wist toen nog niet wat een belangrijke datum 14 april was én is voor Volvo.

780 Bertone

De Volvo 780 Bertone heeft me altijd gefascineerd. Ik was heel lang op zoek naar deze klassieker.

In november 2006 vond ik toevallig zo'n object van verlangen op eBay Duitsland, op een veiling. Zonder de auto in het echt te zien - de foto's zagen er erg mooi uit - bracht ik een bod uit en won!

Ik nam vliegtuig naar Konstanz aan het Bodenmeer, waar de 780 zich bevond. Daar wachtte een prachtig ex-

emplaar met maar 44.000 km op de teller op mij. We reden trots terug naar Wenen met een prachtige Volvo 780 Bertone.

Ik heb de 780 bijna 20 jaar en hij heeft nu 108.000 km gereden. Er waren veel reizen naar evenementen van Volvo Club Austria en naar bijeenkomsten van de "Volvo-Bertone-IG" in Duitsland. Het blijft steeds weer een groot genoegen om met de 780 Bertone te rijden, om van de luxe te genieten bij elke rit, een echte "luxury liner".

360 GLT

In 2014 ontstond de wens om een 360 GLT te kopen, zoals ik die in mijn jonge jaren had van 1983 tot 1989.



De 360 GLT in Oostenrijk

with love

Maar zo'n auto was niet zomaar te vinden. Tegen het einde van 2014, na een lange zoektocht op onder andere het Spaanse "milanuncios.com" (iets zoals marktplaats.nl), vond ik in Segorbe mijn huidige 360 GLT.

De Volvo zag er op internet op de foto's erg goed uit, zowel van buiten als binnen, geheel origineel en onbeschadigd, wat tegenwoordig echt moeilijk te vinden is. De foto's toonden dat de 360 GLT ook airconditioning, stuurbechrachting, elektrische ramen en een origineel Volvo alarmsysteem had. Een zeldzame uitrustingscombinatie, maar destijds allemaal beschikbaar voor de Volvo 300-serie in Spanje.

In januari 2015 vloog ik naar Valencia, waar de verkoper me ophaalde van het vliegveld en me het gebied rond Segorbe liet zien. Geweldige gastvrijheid in Spanje. Met vers geplukte sinaasappels en versgeperste olijfolie reed ik de volgende dag 2.400

km zonder problemen in één ruk, met een ereronde op het F1-circuit in Monte Carlo, over de Côte d'Azur terug naar Wenen. De langste reizen met de 360 GLT brachten me naar Nederland. Naar de Volvo Klassieker Beurs in Rosmalen 2019 en naar Eindhoven en Amsterdam ter gelegenheid van het 20-jarig jubileum van de V3C in

september 2021, waar mijn 300 werd bekroond als mooiste Volvo 300.

Ook stond mijn Volvo 300GLT op de V300 stand van de Volvo Klassieker beurs

In februari 2026 ben ik van plan om met de 360 GLT naar de VOMAC-bijeenkomst – Volvo Owners Meeting At The Arctic Circle – te rijden. Dit wordt zeker een bewogen tour.

De voorbereidingen hiervoor zijn al in volle gang. Ik verheug mij er nu al elke dag op.

Roland Kunerth

Vertaling/bewerking: Hans van Ginkel



Rolnd Kunerth en vriend

Politie onderschept... Politie?

Tijdens een surveillance heeft de politie een bijzondere Volvo S70 gecontroleerd in Purmerend. De auto leek op een politievoertuig. Het ging om een Volvo S70 die was voorzien van politielogo's en striping/ De agenten gaven het kenteken door aan het Operationeel Centrum, omdat ze twijfelden of het om een echt politievoertuig ging.

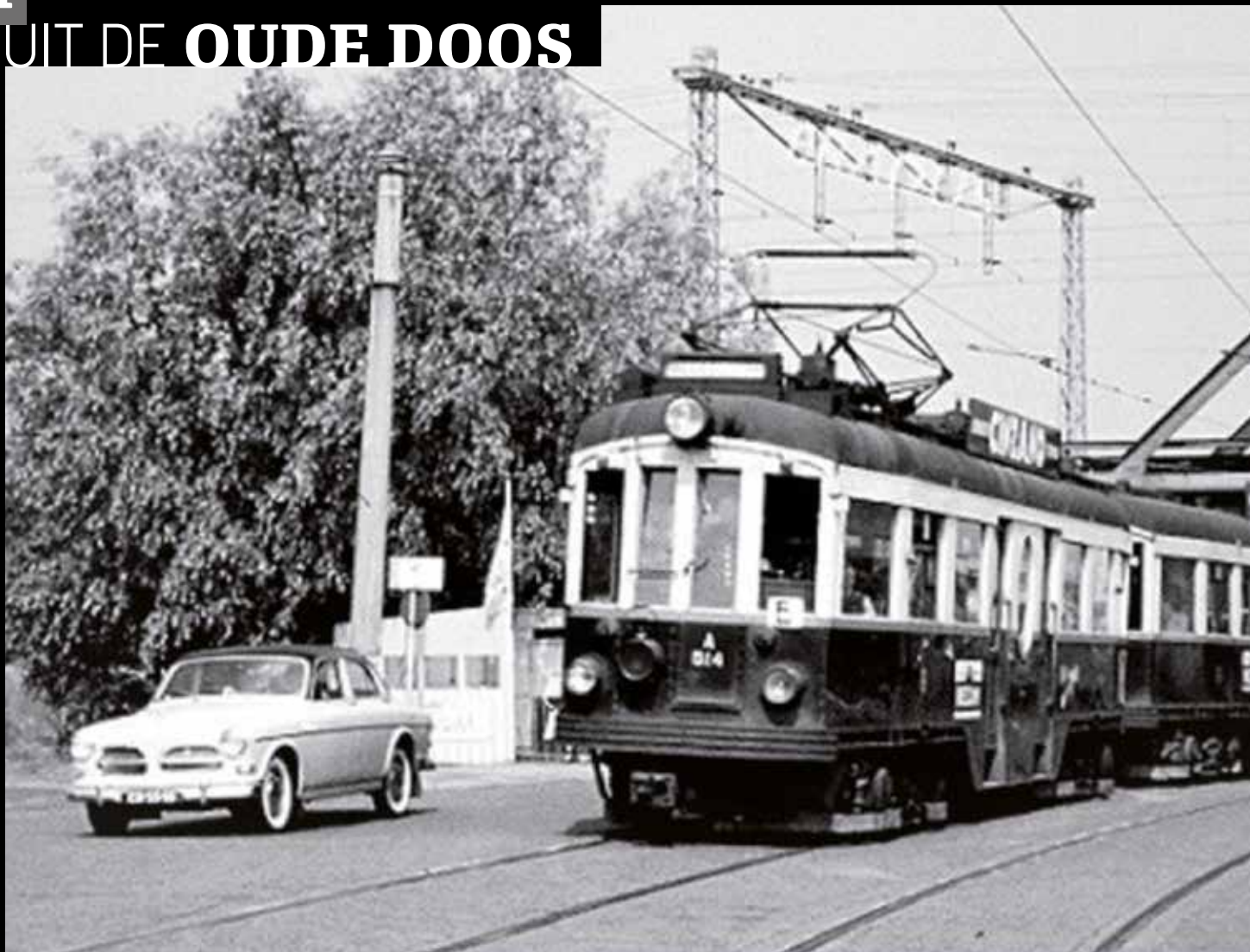
Het voertuig werd gevolgd en uiteindelijk begeleid door de landelijke eenheid naar een parkeergelegenheid in Purmerend. Daar bleek dat alle papieren in orde waren en alles legaal. De auto wordt gebruikt bij evenementen. Wel moet de blauwe lamp worden verwijderd of afgedekt en moeten de politie-logo's afgedekt zijn.

Na de controle maakte de politie, met toestemming, een foto van de bijzondere auto.

Johan van Markesteijn



Foto: Politie Noord Holland



Tram dubbel ingehaald

Deze tweekleurige 'vroeg' Amazon reed in 1961 naast een tram op de Koningin Wilhelminaweg in Voorburg. Naast de wat ouderwets vormgegeven tram ziet de Amazon er sierlijk en modern uit. Het kenteken is helaas niet goed leesbaar, maar de eerste letters lijken CD te zijn, van Corps Diplomatique. Wellicht een ijverige Zweedse diplomaat die zijdelings reclame maakte voor Zweeds fabrikaat van topkwaliteit?

De tram A514 werd ook wel de blauwe tram genoemd en was vanaf 1924 de verbinding tussen Voorburg, Den Haag, Scheveningen, Leiden, Katwijk en Noordwijk. Voor 1924 reed op dit traject een stoomtram. Over het viaduct loopt het spoor van Den Haag naar Leiden.

Achter de Volvo is nog net een stukje te zien van een patatkraam. De zaken gingen kennelijk goed, want het is uitgebreid naar het tegenwoordige eetcafé. Patat wordt er nog steeds verkocht. Het viaduct is vernieuwd en waar achter het viaduct op de foto nog bomen te zien zijn staan nu kantoortorens.

De blauwe tram is in 1961 opgeheven. Toenemend autobezit en busvervoer maakten de tram overbodig. De trams werden gesloopt (op een paar museumexemplaren na) en de rails verwijderd. In die zin haalde de Amazon de tram letterlijk in!

Jeroen Mekenkamp

Foto: Peter Eradus, met dank aan NZH-museum, Haarlem

BEN FLIERMAN

Tinus Tuning
Classic  Motors & Parts



Motoren Specialist

- Moderne nokkenassen en toebehoren
- Revisie B18/B20 tot 2500cc, 200+ pk
- Revisie B23/B230 tot 3100cc, 250+ pk
- Deelrevisie, vliegwielen, maatwerk en meer...

WWW.TINUSTUNING.NL

Uitnodiging Limburgtour



Maaseik, Limburg

Traditiegetrouw wordt ieder jaar een ander deel van onze mooie provincie aangedaan. Nu is het de beurt aan het midden van Limburg om u te laten genieten van de fraaie omgeving.



Wij willen u uitnodigen om op zaterdag 18 april naar Landgoed Les Beau Champs, in de volksmond beter bekend als D'n Advokaat, in Weert te komen. Hier wordt u om 10.30 uur ontvangen met koffie en vlaai; deze vlaai komt van de beste vlaaienbakker uit Weert. Het landhuis, daterend uit 1875, wordt momenteel gerestaureerd. In de oude machineloods bevindt zich de horecalocatie die deze dag voor ons gereserveerd is.

De ontvangstlocatie ligt midden in het grensoverschrijdende natuurgebied Kempenbroek. Een deel van de route voert ons logischerwijs dan ook door Belgisch Limburg. Qua grootte en inwoneraantal is Belgisch Limburg vergelijkbaar met Nederlands Limburg, dus een goede reden om ook dit deel van Limburg te verkennen. Het eerste deel van de route is uitgezet door de Volvo Classic Club Belgium, waarvoor dank. Onderweg komen we een bijzondere Baileybrug tegen, pittoreske dorpjes en worden wij verrast

met smalle weggetjes in een sterk heuvelend landschap.

Nabij Maaseik steken wij de Grensmaas over en zetten wij onze toer- tocht voort in o.a. het smalste stukje van Nederland. Ook hier vindt u weer kronkelwegen waar de ware stuurman in zijn element is. Bossen en weidse vergezichten wisselen elkaar af.

Na een dikke honderd kilometer komen wij weer terug bij Landgoed Les Beau Champs waar u rond 17.00 uur onthaald wordt op een drie gangen buffet. We starten met een keuze uit twee soepen met stokbrood en kruidenboter. Bij het hoofdgerecht heeft u de keuze uit twee soorten vlees, twee soorten vis, diverse salades, aardappelgratin en rijst. Het buffet sluiten af we met een handijsje.

De kosten voor deze dag bedragen €25,- p.p. (€20,- voor kinderen t/m 12 jaar). Bij deze prijs zijn het rallyschildje, koffie en vlaai en het afsluitende buffet inbegrepen.

De overige drankjes zijn voor eigen rekening. Er is ook plaats voor enkele equipes die alleen de route rijden, zij betalen €6,- p.p. en €3,- voor kinderen t/m 12 jaar (rallyschildje, koffie en vlaai).

De Limburgtour mag zich verheugen in een grote belangstelling, over het algemeen is deze rit binnen enkele dagen volgeboekt. Om iedereen een gelijke kans te geven gaan we deze keer de inschrijving op een vast tijdstip openzetten. Wie het eerst komt, wie het eerst maalt.

Ook werken we met een wachtlijst, mocht er iemand uitvallen dan wordt u doorgeschoven.

De inschrijving wordt geopend op zondagavond 1 maart om 20.00 uur.

Tot ziens in Limburg!

VOLVO ONDERDEEL NODIG?
MEER DAN 40.000 ONDERDELEN OP VOORRAAD

WERKPLAATS ONDERDELEN AUTOVERKOOP

SCANDCAR classic
VOLVO GARAGE

info@scandcar.nl
+31(0) 13 513 40 33
WWW.SCANDCAR.NL

Het stoeltje voor de jongste passagiers



1967 - Volvo's eerste autostoeltje

Tegenwoordig zijn kinderstoeltjes niet meer weg te denken in het hedendaagse verkeer. Hoe zijn deze eigenlijk tot stand gekomen? Het begon allemaal in de jaren '60 met een idee.

In 1964 ontwierp Bertil Aldman, een Zweedse verkeersveiligheidsdeskundige en professor aan de Chalmers University of Technology in Göteborg, het eerste prototype voor een achterwaarts gericht kinderstoeltje. Hij raakte geïnspireerd door de manier waarop astronauten tijdens lanceringen achterwaarts in hun capsule zaten om de G-krachten beter te verdelen. In hetzelfde jaar werd er een proto-

type stoeltje gemaakt. Inclusief een testpop, wat een kind van ongeveer een jaar oud moest voorstellen. Bij een van de eerste frontale botsproeven bleek een achterwaarts gericht stoeltje veel meer letsel te voorkomen dan bij een voorwaarts gerichte stoel. Het ontwerp toonde overtuigend aan dat kleine kinderen (met een relatief groot hoofd en zwakke nekspieren) veiliger zijn als ze achterwaarts worden vervoerd.

Volvo omarmde Aldmans visie en begon in 1967 ouders te adviseren om kinderen tegen de rijrichting in te vervoeren. In datzelfde jaar produceerde Volvo een eigen versie "kinderstoel". Deze kinderstoel was niet echt een stoel te noemen, maar meer een kleine rugleuning. Om het stoeltje te monteren diende de voorpassagiersstoel

omgekeerd in de auto gemonteerd te worden. Vervolgens werd het kinderstoeltje op omgekeerde voorstoel geplaatst. De driepuntsgordel van de auto werd gebruikt om het kinder-



1978 - eerste zitverhoger

stoeltje vast te zetten, samen met een speciaal veiligheidsharnas voor het kind. Het stoeltje werd opgenomen in de Volvo-accessoire catalogus voor de Amazon en 140serie tegen een adviesprijs van 115 Zweedse kronen (ca. €12,50).

In 1972 had Volvo een wereldprimeur om als eerste autofabrikant een op zichzelf staand achterwaarts kin-



1985 - tweede generatie zitverhoger



1975 - tweede generatie autostoeltje

derstoeltje te lanceren. Dit tweede generatie stoeltje was geschikt voor kinderen van ongeveer 9-25 kg (negn maanden tot zes jaar) en kon gemakkelijker bevestigd worden met spanriemen en de driepuntsgordel.

In 1975 werkte Volvo samen met de fabrikant Britax en werd een nieuwe generatie van de losse kinderstoel gelanceerd. Deze generatie kreeg een geheel nieuw bevestigingssysteem:



1964 - prototype autostoeltje met testpoppen

stevige banden (riemen) die direct worden bevestigd aan het frame van de voorstoel. Dit maakte de installatie een stuk eenvoudiger en flexibeler dan het spanriemenengordelsysteem uit 1972. Daarnaast was de kinderstoel een stuk lichter dan zijn voorgangers, waarmee het stoeltje makkelijker verplaatsbaar werd.

In 1978 introduceerde Volvo de wereldwijd eerste zitverhoger die de veiligheidsgordel in de optimale positie bracht voor kinderen vanaf ongeveer vier jaar oud. Volgens Volvo-cijfers heeft de zitverhoger wereldwijd nieu-



we standaarden gezet voor kinderveiligheid. Na studies bleek echter dat mispositionering nog steeds een risico vormde. Redenen genoeg om de zitverhoger verder te verbeteren.

In 1985 kreeg de zitverhoger een ergonomisch gevormd schuim en een afneembare rugleuning. Specifiek voor auto's zonder hoofdsteunen in de achterbank verbeterde de veiligheid hiermee aanzienlijk voor het kind.

In 1986 introduceerde Volvo een kinderzitje met een innovatieve steunpoot. De steunpoot rust op de vloer, wat voor meer stabiliteit zorgde bij frontale botsingen.

Volvo lanceerde in 1990 het eerste achterwaarts gerichte kinderzitje met metalen ankers. Dit stoeltje kon worden vastgezet aan de metalen ankerpunten aan de carrosserie, in plaats van alleen met de autogordel. Dit was een voorloper op ISOFIX.

In hetzelfde jaar lanceerde Volvo voor de 850 en 900 serie een geïntegreerd verhogingskussen in het midden van de achterbank. Dit geïntegreerde verhogingskussen zorgde ervoor dat de autogordel beter en minder foutgevoelig over het kind valt. Dit verminderde verkeerd gebruik van de losse zitverhoger en verbeterde de gordelaanpassing voor kinderen vanaf vier jaar.



2000 - eerste kinderstoeltje met isofix

In 1995 werd het geïntegreerde verhogingskussen verder doorontwikkeld voor de S40 naar de buitenste zitplaatsen, zodat twee kinderen veilig vervoerd kunnen worden zonder losse stoeltjes.

Rond 2000 werd ISOFIX ontwikkeld als een internationale standaard voor de veilige bevestiging van kinderzitjes. Het is een resultaat van een samenwerking tussen Volvo, Volkswagen, kinderzitjesproducent Britax Römer en

Jaren 80 - 400 serie kinderstoel



1986 - derde generatie autostoeltje



1990 - geïntegreerde zitverhoger

het instituut International Organization for Standardization. De naam ISO-FIX is een afkorting van het instituut en FIX, wat vrij vertaald kan worden voor 'vaste bevestiging'. De officiële ISOFIX-standaard ISO 13216 werd in 1999 gepubliceerd en sinds 2004 is ISOFIX verplicht voor alle nieuwe auto's in de EU.

Eric van Vliet

* Sommige foto's in dit artikel zijn met behulp van AI vergroot en ingekleurd. bron: volvocars.com



1973 - Volvo's eerste echte autostoeltje

Datum	Evenement	Type	Plaats	Contactinformatie
Februari				
30 jan-01	Beurs of Show	Bremen Classic Motorshow 2026	Bremen (DE)	https://www.classicmotorshow.de/
13-15 feb	Beurs of Show	Flanders Collection Cars Gent	Gent (BE)	https://www.flanderscollectioncars.be/
14 feb	Beurs of Show	NAMAC-beurs	Houten	https://namac.nl/
15 feb	Beurs of Show	Swapmeet USA Mot.cycleparts (12e edi.)	Enschede	https://www.alemite-motoren.nl/
Maart				
07-08 mrt	Beurs of Show	11e Classic motor & bromfietsbeurs	Leek	http://www.classicmotor-bromfietsbeurs.nl/
13-15 mrt	Beurs of Show	Flanders Collection Cars Antwerpen	Antwerpen (BE)	https://www.flanderscollectioncars.be/
15 mrt	Beurs of Show	Dertigste DAF Verzamelaarsbeurs	Asten	https://www.dafmaf.nl/
21-22 mrt	Beurs of Show	Technorama 2026	Kassel (D)	https://www.technorama.de/
22 mrt	Beurs of Show	Antwerp Model Car Swapmeet 2026	Antwerpen (BE)	https://amklassiek.nl/events/antwerp-model-car-swap-meet-2026/
April				
05-06 apr	Beurs of Show	Noordh. Oldtimerfestival Venhuizen	Venhuizen	http://www.noordhollandsoldtimerfestival.nl/
11-12 apr	Tour- of Sportrit	Rally van de Grensstreek	Oisterwijk	https://www.autohistorica.nl/
12 apr	Beurs of Show	Opening Cabrioseizoen	Beekbergen	http://www.barchetta.nl/evenement-informatie.php
12 apr	Beurs of Show	Moto Retro Brustem	Brustem (BE)	https://www.motoretrobrustem.be/
19 apr	Beurs of Show	Nationale Tweetaktdag	Moergestel	https://2taktdag.nl/
Mei				
22-24 mei	Tour- of Sportrit	Volvomania Oostenrijk		Hans van Ginkel 300 register – 06-47235917

Hoeveel is uw klassieker (u) waard?

volvokv.nl

Maak gebruik van onze clubtaxatie. Laat uw klassieker dus taxeren bij een TC-lid in de buurt. Een goede waardebeoordeling voorkomt extra schade bij ongevallen.

Voorwaarden:

- Alleen voor Volvo-modellen van 25 jaar en ouder
- Lidmaatschap Volvo Klassieker Vereniging
- Kosten slechts 20 euro

Meer informatie is te vinden op de website van de Volvo Klassieker Vereniging en in dit blad.



Nog geen VKV lid?

Dé club voor o.a.:

**taxaties
informatie
onderdelen
technische hulp**



Eelde Classics

Dé oldtimerbeurs van het Noorden

'Op avontuur met je Volvo' was het thema van de VKV op Eelde Classics, dé oldtimerbeurs van het Noorden, gehouden op 29 en 30 november. Samen met het 240 Register en Volvo-gerelateerde bedrijven stond onze vereniging dit jaar in een cluster op de beurs in Eelde.

Piet Bulthuis stond er met zijn Duett, beplakt met stickers van alle werelddelen. De Duett had heel veel belangstelling en niet alleen van Volvo-liefhebbers. Piet vertelde vol passie over de reizen die hij samen met Agnes over alle continenten in hun Duett ge-

maakt heeft. Onder andere van Vuurland tot het Noordelijkste puntje van Alaska. Zeer indrukwekkend en mooi om te zien dat vele bezoekers met respect naar het paar met hun taai Duett keken en luisterden.

Aan de andere kant van de stand stond de Carbage Run V70 van Martijn en Florian. Beide mannen kennen via hun werk alle ins en outs van de V70. Een voorwaarde om voor deze - zeker 2500 kilometer - lange rit door Europa in te kunnen schrijven, is dat de deelnemende auto's een zeer lage aanschafwaarde moeten hebben.

De bestemming is onbekend en er zijn onderweg meerdere speciale opdrachten. En zo rijdt het equipe met een fors tempo vele duizenden kilometers met hun speciaal opgetuigde 1998'er V70 kriskras door Europa. Kortom een rit vol belevenissen.

De verzorging van de stand was weer in handen van Gerard en Ina. Samen met een aantal enthousiaste vrijwilligers werd iedereen gastvrij onthaald. Dit alles zorgde ervoor dat we tien nieuwe leden konden verwelkomen. Het was een gezellige stand en veel leden van noord en oost hebben ons bezocht. Het is ons allen zeer goed bevallen en graag volgend jaar weer zo.



Volvo in de DDR

De 200 serie staat niet meer zo in het middelpunt van de belangstelling, werd immers massaal geproduceerd en men raakt er inmiddels ook wat op uitgekeken – althans in Zweden.

Toch is deze serie iets aparts: het is de door de Zweden meest gebouwde auto, die zelfs zijn opvolger, de 740, heeft overleefd.

De "baksteen" zorgde ook aan gene zijde van de grote plas voor beroering. Verzekeraars noemden het tientallen jaren lang de veiligste auto op de markt, voor verkeersveiligheid instituten was het een schoolvoorbeeld. Niettemin vielen auto's van voor de eerste facelift regelmatig ten prooi aan roest.

Zoals bekend bestond in de DDR een structureel tekort aan automobielen en volgde eind vijftiger jaren al de eerste import uit het westen. Zodra zich ergens een

gunstig aanbod voordeed sloeg de leiding toe en organiseerde voertuigen voor de beter gesitueerden en om het straatbeeld (vooral in Berlijn) te 'internationaliseren'. Zo kwam het in de tweede helft van de zeventiger jaren tot import van ongeveer duizend Volvo's 244. Gebaseerd op het model DL werd een aparte serie uitsluitend voor de DDR geproduceerd, onder de naam DLS (DL Special of "Sonder"), die op een aantal details duidelijk afweek van de standaard DL. Uit registratie blijkt dat er vandaag de dag nog ongeveer vijftig exemplaren rondrijden. Laten we er nog eens vijftig bijtellen, die ergens in een verlaten schuur op ontdekking wachten, dan kunnen we met recht spreken van een uiterst zeldzaam model. Een aantal 244 DLS zijn ongetwijfeld met terugtrekkende Sovjet soldaten ergens voor of achter de Oeral beland, de rest waarschijnlijk in de verbrandingsoven.



cirkel van een vrachtwagen. Zweedse wagens waren voor het gestaalde politieke



Hongaar op de weg



Plaatje Hongaarse 244DLS

Deze ingezonden brief van een lezer uit Dresden verscheen in Oldtimer Praxis 09/2025 en is interessant, maar roept ook vragen op, met name inzake de afwijkende details.

Op de site www.volvo244dls.de wordt een en ander verduidelijkt, hierbij een uittreksel van dat artikel.

Voor zekere lieden in de DDR was Volvo het voorkeursmerk, zeker met het oog op representatieve taken. Eigen producten waren voor de overheid niet goed genoeg, uitgezonderd de ZIL 114 – een Russische Cadillac-voorzien van een achtcilinder, zeven liter motor met 300 Pk en de draai-

kader een beargumenteerbare keuze: neutraal land, socialistisch en asiel verlenend in W02. Die andere Zweed, Saab, had ook zijn charmes, maar werd als bouwer van westerse gevechtsvliegtuigen gediskwalificeerd. Uit vertrouwelijke bron is bovendien vernomen dat Russische voertuigen absoluut ongeschikt waren om noodzakelijke radio- en afluisterapparatuur en/of wapenarmaturen op geëigende wijze in onder te brengen.

De keus viel dus op Volvo. Tussen Göteborg en Oost-Berlijn werden verdragen gesloten en ook enkele stuks voertuigen geleverd. In de regel bestelde de DDR de grootste limousi-

nes met de grootste motoren, altijd in gedekte kleuren en in bundels. Een enorm politiek kader; ambtsdragers, erkende staatsburgers, inofficiële en/of geheime medewerkers moest verzorgd worden, zowel in als buiten de DDR. Een in Trabant of Wartburg door Bonn knetterende spion zou immers zeker zijn opgevallen. Dan verliet men zich liever op Volvo's uit de 140, 160 en later de 240 serie, voorzien van fantasievolle, steeds wisselende kentekens en chassisnummers, zodat ook de geheime dienst van de BRD aan het werk bleef. Tevens werden continue onderdelen besteld, aangezien DDR-werkplaatsen niet op onderhoud en reparatie waren toegerust.

Het regeringskonvooi bestond uit de Volvo's grootste limousine, de 164, naast de extreem zeldzame 245 Transfer die tot 1980, maar speciaal voor de DDR tot 1984 werd gebouwd. De baas zelf reed natuurlijk in een 264 TE, waarvan geen enkele hetzelfde was. TE stond voor Top Executive en meer dan de helft van alle gebouwde modellen was voor de DDR bestemd. De carrosserie ging naar Bertone, die de auto's met 70 cm verlengde, waardoor een derde rij zetels ontstond,



die weggeklapt kon worden. Er werd ook een landaulet* vervaardigd, zodat Honecker en later Krenz voor iedereen zichtbaar naar het volk konden wuiven. Elke 264 TE voor de DDR was met de hand gebouwd en goed uitgerust, zonder de decadentie van minibars en andere Amerikaanse toestanden, over het algemeen zelfs zonder lederen zetels. Toen zich later in Italië kwaliteitsproblemen voordeden, verhuisde de productie van de koetsen naar Nilsson in Zweden.

Overigens werden ook andere merken geïmporteerd, waaronder met name Citroën en Mazda, veelal op basis van politieke deals. Zelfs wie de exorbitant hoge aanschafprijs (het drievoudige van een "Ostauto") kon opbrengen – en dat waren verrassend genoeg nog best veel men-



sen - kwam pas in aanmerking bij de juiste betrekkingen, of aantoonbare verdiensten voor de staat en met Oost-Berlijn als woonplaats. Blijkbaar waren Berlijners in veel opzichten geprivilegieerd en lagen de overige DDR'ers aan de laatste mem. Teneinde deviezen binnen te krijgen mocht familie in het westen hun Oost-Duitse verwanten geschenken doen toekomen, mits betaald in D-Marken. Zodoende waren Oost-Duitsers in staat om via een interne handelsonderneming aan een afgetrapte 140 of 164 ex-staatsauto te komen, waarmee men zich in de buurt echter niet altijd geliefd of zelfs verdacht maakte. De inflatie maakte het bovendien uiterst kostbaar, mede omdat alleen de eerste eigenaar in aanmerking kwam voor vervangende onderdelen, die dat recht natuurlijk niet graag uit handen gaf.

Terug naar de 244 DLS. De invoer werd in september 1977 overeengekomen en de eerste voertuigen kwamen reeds tegen het einde van het jaar binnen. De meeste stammen dus uit 1978. Blijkbaar gingen die allemaal naar Berlijn en kregen een kenteken beginnend met IBM. Ze worden nog incidenteel verhandeld, tegen redelijk straffe prijzen. Waarin onderscheidde zich de DLS? De basis bestond uit een 244 DL en

het front (de motorkap, koplampen en grill) stamde van een 264. Over verdere afwijkende (interieur)details is weinig bekend.



De eindmontage van door andere Volvo-fabrieken geleverde componenten vond plaats in Kalmar, Zweden. De in 1974 geopende locatie van 40.000 m², verdeeld over twee verdiepingen, bestond uit vier gekoppelde zeshoeken. In deze constructie werd de monotone lopende band vervangen door montagestations en had elk assemblageteam zijn eigen werkhoek, omkleedfaciliteit en kantine, in ruime mate voorzien van daglicht.

*Landaulet: inklapbaar dak aan de achterzijde van een auto.



De 244 voor 'Vopo's en Apperatski'



Carbager

Het is de uitdaging om met een oud barrel een prachtige vijfdaagse tocht door Europa af te leggen van zo'n 2000 tot 3500 kilometer. The Carbagerun gaat niet om snelheid en of tijd maar wel om creativiteit, gekkigheid, avontuur en lol maken. Het gaat er niet om wie het eerste aankomt maar natuurlijk is er wel een wedstrijdelement.

Elke dag krijg je opdrachten (challenges) mee waarmee je punten kunt scoren en het team met de meeste punten aan het einde van de week wint. De opdrachten gaan je in bizarre situaties brengen waar je nog lang over na zult praten. Natuurlijk is er elke avond gezelligheid en ga je een boel lol maken met de mede-runners. Maar met een oud barrel is de kans natuurlijk groot dat je pech krijgt onderweg en dat is nu net de bedoeling. Je bent geen echte Carbagerunner als je auto het niet begeeft. The Carbagerun heeft geen sleepwagen, pechservice of technische dienst, maar je staat er zeker niet alleen voor. Van je mede-runners moet je

het hebben en dat is de afgelopen jaren gebleken: runners helpen elkaar altijd! Het is een grote familie waar jij deel van uitmaakt. Het voordeel van het reizen in een grote groep is dat je nooit lang hoeft te wachten op hulp.

De deelnemers

De zomer editie van 2025 werd verreden vanuit Zuid Duitsland naar Hongarije. En dat in vijf dagen tijd. Aan deze barreltocht deden maar liefst 500 equipes mee, meestal bemand door twee runners maar soms ook door meerdere liefhebbers. Vanuit Drenthe deden ook een aantal equipes mee. De bemanning van een van deze equipes hebben we de afgelo-

pen weken leren kennen. Laten we even kennis maken met de drie mannen. In de eerste plaats is dat Martijn Hut. Hij is monteur bij de Volvo garage Roelfsema in Tynaarlo en dus was de keuze van het merk bijna logisch te noemen. Het werk aan het merk kent voor Martijn nauwelijks verrassingen en als je dan ook nog dicht bij het vuur zit kan al zijn ervaringen onderweg mooi van pas komen.

Martijn daarover: "Als onderweg de overige deelnemers met pech komen te staan en ze gewaar worden dan jij monteur bent – weten ze je rap te vinden. Dat is natuurlijk niet erg en ook een beetje de essentie van het hele gebeuren. Het tweede bemanningslid is Arjen Hogenelst en zwager van Martijn. Hij is werkzaam als calculator werkvoorbereider bij een machinefabriek. Het derde teamlid is Luuc de Vries en buurman van Martijn. Hij is werkzaam als sociotherapeut in de van. Zeg nu zelf, wat een heerlijk



Met een oud barrel door Europa

SVI-verzekering (letselschade inzittenden). Het hoge woord moet er dan nu maar eens uit: Maar liefst 85 % van de deelnemende voertuigen aan de Carbagerun bestond uit Volvo's. De mannen uit Tynaarlo hebben de tocht in een V70 volbracht en dat zonder grote mankementen. Op een kleinigheid na, wat eenmaal over de finish wel gerepareerd kon worden. Daar moet Volvo Nederland en Zweden toch wel heel content mee zijn. Wat een betrouwbaarheid, wat een prachtige reclame voor dit nog altijd sterke merk.

Route

Volgens informatie van de organisatie is de route ieder jaar anders en dus elke keer een nieuw avontuur. Zo zorgen ze ervoor dat je op plekken komt waar je nog nooit geweest bent en dat je fantastische routes gaat rijden die je niet snel meer zult vergeten. Ze laten je Europa zien door een andere bril, door niet naar de bekende oorden en over de drukke snelwegen te rijden. De startlocatie ligt in het zuiden van Duitsland. De eerste dag rijd je door Oostenrijk, Slovenië en Kroatië. Op de tweede dag ga je Bosnië in, de overnachting is in de buurt van Sarajevo.

Op dag drie is Servië aan de beurt, waar je overnachten in het zuidoosten van het land. De vierde etappe brengt je langs de grens met Roemenië, de finish is dan net over de

grens in Hongarije. Op de laatste dag rij je door Hongarije en Slowakije naar Tsjechië. De finish is in de buurt van Brno. Als je de Roemeense grens oversteekt heb je gewoon tien landen bezocht in vijf dagen.

Hoe rij je nu in vijf dagen zoveel kilometers, waarbij je onderweg ook nog bestookt gaat worden met allerlei tijdrovende opdrachten van de organisatie? Martijn daarover: "Eigenlijk begint de reis al veel eerder met het opbouwen en prepareren van de auto. Daarna alles testen en aansluiten. Natuurlijk een aantal T-shirts en stickers laten bedrukken.

We hebben alle drie een rijbewijs en dus konden wij tijdens de reis, regelmatig wisselen van bestuurder, terwijl de anderen dan konden uitrusten of de bestuurder assisteren met het volgen van de route. En natuurlijk knettert het ook weleens onderweg en het hele gebeuren vreet natuurlijk energie en dus is het zaak om de neuzen in de goede richting te houden en zeker geen ondoordachte dingen te doen en als dat nodig is moet iedereen zijn verantwoordelijkheid nemen.

Gelukkig was dat bij ons het geval en konden we optimaal genieten van het rijden in al die landen met hun soms totaal verschillende culturen. Het is wel zo dat we niet hebben meegedaan met het uitvoeren van de opdrachten. Een bewuste keus, waardoor we meer tijd hadden om de

gemêleerd gezelschap. Tijdens de sleuteldag in oktober heb ik de mannen mogen ontmoeten en konden de overige aanwezige leden van de VKV ook vragen stellen aan het team en ook de gebruikte Volvo V70 bewonderen.

De auto

De auto waarmee wordt deelgenomen mag een dagwaarde hebben van maximaal 1000 euro. Daarnaast moet de auto minimaal twintig jaar oud zijn. Martijn daarover: "We hebben de auto gewoon op Marktplaats gekocht en daarna natuurlijk gekeken in wat voor technische staat de auto was. Er zijn hier en daar wat onderdelen vervangen, maar voor het overige is de auto zoveel mogelijk in originele staat de weg op gegaan".

De organisatie van de Carbagerun verplicht de deelnemers om hun voertuig APK te laten keuren en moet de auto aan alle wettelijke eisen voldoen. Daarnaast ook een WA- en





en onder het genot van een lekker broodje met een hamburger genieten van het moment. Daarnaast hadden we goede verbindingen met behulp van een 27mc zender en konden zo al rijdend tosti's uitdelen aan andere teams. In Bosnië kregen we onderweg van de lokale bevolking flessen met zelfgestookte drank.

Tijdens de hele reis hebben we alleen maar mooi weer gehad, dus de avonden waren erg gezellig onder het genot van een drankje met de andere teams. Het eten op de finishlocaties was prima verzorgd, al hebben we ook daar onze BBQ regelmatig gebruikt. Onderweg veel armoede gezien, desondanks waren de bewoners super gastvrij. We hebben tijdens de rit ook andere teams geholpen die pech hadden, waaronder

een Range Rover met twee dames die stil was komen te staan op een helling. De auto wilde niet meer starten. Het probleem was snel opgelost omdat de versnellingspook niet in de P-stand stond. Op de laatste dag de rit met vijf andere teams uitgereden en 's avonds tijdens de prijsuitreiking, gearbeceud en buikschuiven over de biertafels bij het Balatonmeer."

Epiloog door Martijn:

"Het was een fantastisch gebeuren. Het rijden met onze Volvo over mooie wegen in een prachtige natuur, over bergpassen, gravelpaden en soms over erg slechte wegen en chaotische steden. Desondanks zijn er alweer plannen voor een volgende Car-bagerun."

Dick Scholing

Foto's Martijn Hut en Dick Scholing

routes te rijden. De organisatie stelt het op prijs om het deelnemende voertuig zo origineel mogelijk te houden. Niet iedereen hield zich aan dit advies en kwamen met een auto die of jonger was dan twintig jaar of allerlei aanpassingen had, om het rijden te vergemakkelijken. Deze deelnemers moesten zich wel op het podium verantwoorden voor hun daden.

Wij hadden ook een aanpassing maar dit was niet van invloed op rijden. Op de trekhaak hadden wij een barbecue gemonteerd, waarmee we in mum van tijd heel wat vleesgerechten klaar konden maken. Stel je maar eens voor je staat boven op een bergpas met een fantastisch uitzicht



In deze rubriek vindt u specialisten op Volvo-gebied maar ook op algemeen technisch gebied. De redactie pretendeert niet een volledig overzicht te kunnen bieden maar wil slechts het zoeken voor VKV-leden vergemakkelijken. Wilt u toegevoegd worden aan deze lijst? Stuur of mail alle relevante gegevens naar de redactie. Opname in de lijst is kosteloos. De redactie is niet verantwoordelijk voor eventuele contacten of transacties voortgekomen via de in deze rubriek opgenomen specialisten.

Naam	Adres	Contactinformatie
Auto & Emotie	Coloradodreef 44, 3565 BV UTRECHT	www.autoemotie.nl / 030-2614416
Autobedrijf Jaap Hoekstra	Zwettestraat 29 115 LEEUWARDEN	autobedrijfjaaphoekstra.nl / (058) 2152882
Autoservice Bertino Manders	Verbindingsweg 18 5411 NP ZEELAND	bertinomanders@gmail.com 06-51363620
Autoservice de Gelder	Bospoort 23a6711 BT EDE	0318-617327 autoservicedegelder.nl
Autobedrijf Timmer	Rijksstraatweg 14, 8121 AD OLST	www.autobedrijftimmer.nl 0570-561451
Auto van Dinther	Bocht 12, 5763 BE MILHEEZE	Tel 0492 341 578 https://www.autovandinther.nl/
Automotive Classics	Schieweg15 hal D 2627AN Delft	06-49384907 of info@automotiveclassics.nl
Auto Advies Nederland,	Kraaiendonk 34, 5428 NZ Venhorst	Volvo300onderdelen.nl
Booij Trading	Dikkelsebaan 7, B-9630 DIKKELE-ZWALM	booijtrading.wordpress.com / +32 (0)55-496015
Combigarage	Rijksweg West 16b 9608 PC WESTERBROEK	combigarage.nl / (050) 4041318
De Klassieker	Huygensweg 15 SCHIJNDEL	073-7851592 www.deklassieker.com
EVcreate - ombouw naar elektrisch	Sint Olafstraat 37418 CG DEVENTER	www.evcreate.nl 085 - 0608838
Evertzen Classics	Neptunus 51 -65 HEERENVEEN	tel. 06-82999790 www.evertzenclassics.nl
Franks Classics,	Suderseewei 11c, 8754GK Maklum	info@frankclassics.nl 06-15297400
Frans Boerkamp,	Omloop 66, 7391 PN TWELLO	fr.boerkamp@outlook.com
Garage Van West	Weth.Twaalhovenstraat 73 1911 HC UITGEEST	garagevanwest.nl / (0251) 311915
Garage Terry Beckers	Populierweg 67, 6222 CP MAASTRICHT	Tel 043 362 0000 https://www.garageterrybeckers.nl/
Garagebedrijf van Harten Volvo specialist	Tiendweg 45j, 2931 KC KRIMPEN AAN DE LEK	06-18395238 info@garagebedrijfvanharten.nl
Gerard Kramer Klassiekers	Chroomweg 24 8471 XL WOLVEGA	gerardkramerclassiekers.nl / (0561) 610090
Huke's Special Volvo Parts	Schoolstraat11 5503 DB VELDHOVEN	hukebasart.nl / (06)40224884
Jaap de Wijs Aanst. Vervoer Service	Zulphenseweg 26 7382AM KLARENBEEK	www.Aanstaande.nl / (06)29057265
Jan Ooms Classics	Vlotlaan 124 2681 TV MONSTER	janoomsclassics.nl / (0174) 212799
KdL Automotive	Industrieweg 5A MIDDELBEERS	info@kdautomotive.nl 06-17088209
Klassiekrijden	Tasveld 44 8271 RW IJSSELMUIDEN	info@klassiekrijden.nl Tel. 06-13432592
Martens Autoparts	Paul Gabrielstraat 3 5753 DG DEURNE	map@iae.nl (0493) 321222
Motus Classic	TAPPERSWEG 2C 2031ET HAARLEM	https://www.motusclassic.nl 023-5748917
Nordicar	Galleistraat 2 1704 SE HEERHUGOWAARD	nordicar.com / (072) 5718544
Orlando Stap 480 Parts,	Erichemseweg 65, 4117 GH ERICHEM,	(06)51824410
Raf's Automobielen	Tilburgseweg 233 4817BD BREDA	www.rafs.nl 076-5209694
R&D Car Parts BV Saab en Volvo onderdelen	Constructieweg 78 3641SP MIJDRECHT	0297 - 212 037 www.rendcarparts.nl
Scandcar	Heizenschedijk 6 5066 PL MOERGESTEL	scandcar.nl / (013) 5134033
Schmidt Gemert	Amer 17 5422 VP GEMERT	schmidt-gemert.nl / (0492)368437
Smit Onderdelen Vaassen	Elspeterweg 17 8171ER17 VAASSEN	timensmit.nl / 0578 575171
Swedish Classics	Loon 4, 5757 AC LIESESEL	www.swedish-classics.nl / 06-55723361
Technotrans BV (rev. aandr.as/cyl.kop)	J. van Stolbergweg 26 9641 HL VEENDAM	www.technotransbv.nl / (0598)617777
Teus Voskuil	Krommesteeg 42a 6718 TW EDE	oldtimer-restauratie-teusvoskuil.nl 0655194490
THB Classic Parts	Bovendijk 61 3045 PB ROTTERDAM	(06) 22547826 burgermanb@yahoo.com
Tinustuning (Ben Flierman)	Oxersteeg 6, 7428MC, DEVENTER	www.tinustuning.nl
Tom's Classics	Zomerweg 157,7532 RB ENSCHEDE	www.tomsclassics.nl / (053) 4616540
TonCar Bosch Car Service	Industrieweg 43 2651 BC BERKEL EN RODENRIJS	toncar.nl / (010) 5117700
VAD Autosloperij	Zinkweg 7 2401 MA ALPHEN aan de RIJN	(0172) 432748
Van Vliet Klassieker Restauraties	Kadijk 22-6 LEMMER	vVliet.KlassiekerRestauraties@gmail.com 06 81723178
Van Welzenis Auto's	Diemerbroek 35 3464 HP PAPEKOP	www.vanwelzenisautos.nl 0625524343
Vespa Amazon Service	Wateringvest 7 b 2611 AV DELFT	(015) 2140980
Volvo Klassiekers (Dries Bakkenes)	Valkseweg 104C 3771 SH BARNEVELD 0342-420514	volvo-klassiekers.nl / 06-24885244
Volvo-Lotte	Weverstraat 8, OPHEMERT (naast TIEL)	www.volvo-lotte.nl / 06-34016322
Volvo Sloperij Klein Zweden	Papekopperstraatweg 30 3464 HP PAPEKOP	volvokleinzweden.com / (0348) 563135
Volvo Specialist Van Vliet autobedrijf	Veursestraatweg 4-12 2265CD LEIDSCHENDAM	www.vanvlietcars.nl / 070 - 327 01 02
Autobedrijf Claus & Sinon, Zweedse merkspecialist	De Hork Ba, 5431 NS CUIJK	clausensinon.nl 0485-750870
Wheeltrim BV	Koperslager 9-11 3871 SJ NIJKERK	033-2456077 www.wheeltrim.nl
Wilpac	Veldstraat 40 4881 BC ZUNDERT	wilpac.nl / 0653 993 878
Wim Oldenziel Raceservice (Rev. motoren en assen)	Exportweg 6F TYNAARLO (Dr.)	oldenzielraceservice@ziggo.nl / 06-30987608
België		
Collection by Vermant	Generaal de Wittelaan 7B, 2800 MECHELEN, België	collectionbyvermant.be +32 472 07 28 40

‘Born’ in Holland

50 Jaar Volvo 300-serie

Het is 50 jaar geleden dat de eerste Volvo 343 in het Limburgse Born van de band rolde. Een Nederlands ontwerp met uiteindelijk meer dan een miljoen productiemodellen hetgeen een uitgebreide terugblik op het ontstaan zeker rechtvaardigt.

Het is 19 februari 1976. Op het Volvo-hoofdkantoor in de Zweedse stad Göteborg is een grote groep Zweedse en Nederlandse vertegenwoordigers van de autovakpers bijeen. De spanning is te snijden. Over enkele ogenblikken zal het gezelschap getuige zijn van de onthulling van een compleet nieuw Volvo-model.

Journalisten en medewerkers van Volvo-bedrijven in Zweden, Nederland, België en andere Europese landen zijn op talrijke plaatsen bijeen om de eerste officiële kennismaking met de nieuwe Volvo te ondergaan. Het was de eer aan Ruud Lubbers, in 1976 minister van economische zaken, om de allereerste Volvo 343 in het Limburgse Born van de band te rijden.

Het “grote” publiek verdrong zich in maart 1976 tijdens de internationale autotentoonstelling van het Zwitserse Genève om de nieuwe Volvo met eigen ogen te aanschouwen.

Deze wagen, de Volvo 343 (uit te spreken als 3-4-3) doet volgens de pers denken aan de Volkswagen Passat, maar dan met een echte Volvoneus. Opvallend is de knik in de achterklep die niet alleen voor een grotere kofferbak zorgt maar ook een aerodynamisch voordeel in zich bergt. Door het kontje wordt de achterraut door de r²wind schoongehouden.

Over het algemeen wordt de auto stoer en modern gevonden. Een 1400 cc 70 pk Renault motor drijft via de variomatic, die Volvo voortaan CVT noemt, de achterwielen aan. De Volvo 343 blijkt bepaald geen koopje. Het basismodel, de 343 L, kost maar liefst 16.900 gulden. Hoewel de 343 standaard beschikt over een automatische versnellingsbak, wordt de prijs veel te hoog gevonden. Voor dit bedrag kon ook een Alfetta, Ford Granada, Peugeot 504 of Renault 16 worden aangeschaft, stuk voor stuk grotere auto's met zwaardere motoren en vier deuren.

De Zweedse pers was niet te spreken over de Nederlandse Volvo. Hoewel de auto best wel sterke punten heeft, knapten de Zweden af op de zeer matige kwaliteit van de eerste voorserie-auto's. Volvo beloofde echter beterschap. Verbeteringen waren hard nodig, want de Volvo 343 was iets al te haastig op de markt gebracht. De auto leed aan de nodige kinderziekten. De plaatdelen sloten niet zo mooi op elkaar aan en er waren waterlekkages waarmee de eerste 343's te kampen hadden. Het bruine dashboard bleek niet zo briljant van kwaliteit: bij warm weer zakte het letterlijk in elkaar.

De schakelhendel, die in de DAF-tijd reeds faam had opgebouwd als ‘het



pietere pookje’, bleek in de Volvo 343 niet zo prettig te zijn. Door de constructie voelde de hendel nogal slapjes aan en dat was ongepast in een Volvo. Al deze mankementen werden in de loop van 1976 opgelost.

Wat aanvankelijk niet opgelost werd, was de tamelijk hoge prijs en het beperkte modellenaanbod. De 343 werd bij introductie uitsluitend geleverd met de 1400 cc motor gekoppeld aan de automaat. De klant kon enkel kiezen uit twee luxeniveaus: de L en de iets luxere DL.

Eerste rijtest

Het blad AutoVisie heeft de primeur, en onderwerpt als eerste de Volvo 343 DL aan een test. De redactie was best positief over de 343. Het comfort en het in (toen) hip, smakelijk bruin afgewerkte interieur werd geprezen. De ‘grafzerk’ stoelen van de eerste 343's verraden de DAF-afkomst. De zitposi-

tie is hoog, maar de stoelen zijn zeer comfortabel. Achterin is het zitcomfort echter matig. Met name de veel te dunne zitting werd bekritiseerd. De wegligging oogstte echter lof. De prestaties van de 343 werden 'niet verpletterend' bevonden. De Volvo bleek veel trager dan de concurrentie. Het verbruik liep zo tegen de 1 op 10, wat ook niet echt bijzonder gunstig was. Ook oordeelde men dat de aanschafprijs nogal stevig was.



De 343 was het grote autonieuws in Nederland en de eerste volledig nieuwe auto van Volvo in tien jaar. In Limburg hield men de ontwikkelingen bij Volvo scherp in de gaten. De hoop was dat met de nieuwe Volvo er zo'n 400 banen bij zouden komen.

In vijftien jaar zou de Volvo 343 uitgroeien van een zorgenkindje tot een begeerlijke serie Volvo 340- en 360-modellen. Robuuste, veilige en bovenal veel rijplezier verschaffende gezinsauto's van klasse. Meer dan een miljoen keren heeft een enthousiaste 300-koper voor het eerst plaatsgenomen achter het stuur van z'n nieuwe in Nederland ontworpen en gebouwde Volvo. Ook in de sport deed de 343 het goed, zo werd de Zweedse rallyrijder Per Inge Walfridson in 1980 Europees kampioen met het Volvo R cross-team.

Overzicht Volvo 300 series (1976 - 1991)

Toen de Volvo 343 in de winter van 1976 verscheen, was dat het eerste volledig nieuwe model van het Ne-

derlandse Volvo Car BV. Met de Volvo 343 betrad Volvo een van de belangrijkste segmenten van de Europese automarkt: die van de compacte auto's. De Volvo 343 was een drie-deurs hatchback. De grote achterklep liep vanuit de achterraut over in een soort spoiler. De 343 was ruim en had een flexibele bagageruimte. Een vijfdeurs versie - de 345 - verscheen in 1979.

In het najaar van 1982 introduceerde Volvo een nieuwe variant: de 360. Die was gebaseerd op de 340, maar was voorzien van een viercilinder 2,0-liter motor en een vijfversnellingsbak. Met de typenaam 360 gaf Volvo deze luxere en krachtigere variant ook in naam een hogere positie in het Volvo-gamma. Een jaar na de introductie van de Volvo 360 werd het modelgamma verder uitgebreid met een vierdeurs sedanmodel met een conventionele kofferruimte. Deze versie had door zijn langere overhang achter ook een grotere

lengte. Vanaf het begin was de Volvo 300-serie leverbaar met een 1,4 liter motor en een continu variabele automatische transmissie. Het model was voorzien van achterwielaandrijving en de transmissie was achter bij het differentieel gemonteerd, voor een optimale gewichtsverdeling. De achterwielophanging was van het De Dion-type. Gedurende de productieperiode onderging de 300-serie een aantal wijzigingen aan uiterlijk, motor en transmissie. De grootste uiterlijke wijziging vond plaats in de herfst van 1981, toen de voorzijde en het interieur werden vernieuwd.

Op 8 maart 1988 was het groot feest in het Limburgse Born, de miljoenste Volvo 300 liep die dag van de band. De 440 stond toen al klaar voor productie.

Op 13 maart 1991 liep rond drie uur 's middags de 1.139.689e V300 van de band, een witte 340 1.4 CTV. Deze laatste 300 werd na enkele jaren opslag in juni 2010 geveild t.b.v. het Kika Kinderfonds.



Specificaties

Model: 343, 345, 360 Productieaantal: 1.139.689

Afmetingen: lengte 419 cm (360: 430 cm), wielbasis 239,5 cm.

Carrosserie: drie-deurs hatchback, vierdeurs sedan, vijfdeurs hatchback

Motor: 1,4-, 1,7- en 2,0-liter viercilinder in lijn benzine, 1,6-liter viercilinder in lijn diesel.

Transmissie: automatisch, continu variabel (CVT), handgeschakelde vier- of vijfversnellingsbak.

Remmen: hydraulisch, schijfremmen voor en trommelremmen achter.



Nederlandse station

Volvo V40 Classic

De Volvo V40 Classic is een auto die bij menig autoliefhebber warme herinneringen oproept. Tussen 1995 en 2004 rolde deze stationwagen van de band, met als thuisbasis het Nederlandse

plek: het was de eerste Volvo in het C-segment met een echte Europese uitstraling en een uitgesproken eigen karakter.

De V40 werd gepositioneerd als de praktische stationvariant van de S40, Volvo's toenmalige compacte middenklasser. Met zijn opvallende design, technische innovaties en de unieke productie in Nederland, heeft de V40 Classic een blijvende indruk achtergelaten op de autowereld én het hart van Volvo-fans.

Van 300-serie tot S40/V40

Om de Volvo V40 Classic te begrijpen, moeten we terug naar de jaren tachtig. Volvo was toen al stevig verankerd in Nederland, eerst met de 300-serie (geproduceerd vanaf 1976) en later de 400-serie (1986-1996). Dankzij de fabriek in Born – oorspronkelijk van DAF – werd Nederland een belangrijk productiecentrum voor Volvo's compacte modellen. De overgang van de 400- naar de 40-serie markeerde een modernere koers: strakker design,

verbeterde veiligheid en een internationale ambitie. In 1995 debuteerden de S40 sedan en V40 stationwagen, beide volledig ontworpen voor een nieuwe generatie Volvo-rijders.

Nieuwe naamgeving

De introductie van de S40/V40-serie viel samen met Volvo's nieuwe naamgevingssysteem. Waar eerdere modellen vooral cijfercombinaties droegen (zoals 240 of 850), koos Volvo nu voor een letter-cijfercombinatie.

De 'S' stond voor 'Sedan', 'V' voor 'Versatility' (veelzijdigheid, oftewel stationwagen), gevolgd door het getal '40' als aanduiding voor het segment. Dit systeem bracht duidelijkheid in het aanbod en positioneerde de V40 als de compacte, praktische Volvo voor jonge gezinnen en actieve rijders. De 40-serie kreeg een unieke

Opvallend en eigenzinnig

Het design van de V40 was in meerdere opzichten vooruitstrevend. Vooral de achterzijde trok de aandacht, met de kenmerkende oplopende achterlichten die deden denken aan de iconische Volvo 480.

Het design van de achterklep moet herinneringen oproepen aan de Volvo 480, (Tundra?) waarvan de achterklep volledig van glas was. In werkelijkheid is het echter gewoon plastic, maar het geeft de auto wel een eigen gezicht. Deze designkeuze gaf de V40 een eigen gezicht in een verder vrij traditioneel stationwagensegment. Binnenin viel de aandacht voor ergonomie en veiligheid direct op: degelijke stoelen, een overzichtelijk dashboard en volop ruimte voor vijf personen, allemaal met de typisch Scandinavische nuchterheid.

met een klassiek hart

Met zijn ruime bagagecompartiment, slimme opbergmogelijkheden en stijlvolle afwerking wist de V40 zich te onderscheiden van concurrenten.

Volvo & Mitsubishi

De Volvo V40 Classic stond niet op zichzelf; hij deelde zijn platform met de Mitsubishi Carisma, een zeldzaam voorbeeld van technologische samenwerking tussen een Zweedse en Japanse fabrikant. Dit partnerschap leverde een modern onderstel op, maar Volvo stelde strenge eisen op het gebied van veiligheid, comfort en wegligging. Zo kreeg de V40 Volvo's eigen motoren, aangepaste wielophanging en een uitgebreide veiligheidsuitrusting, inclusief SIPS (Side Impact Protection System) en diverse airbags. De V40 was daardoor niet alleen betrouwbaar en comfortabel, maar ook een van de veiligste auto's in zijn klasse.

De V40 Classic als klassieker

Met het einde van de productie in 2004 kwam er een hoofdstuk ten einde, maar de V40 Classic leeft voort in de harten van liefhebbers. Voor Nederland heeft het model een bijzondere betekenis: het was jarenlang het paradepaardje van Born en symbool voor Nederlandse autotechniek. Vandaag de dag groeit de waardering voor de V40 Classic als youngtimer en potentiële klassieker. Zijn mix van Zweedse degelijkheid, Nederlands vakmanschap en tijdloos design maakt hem geliefd bij verzamelaars en dagelijks rijders.

Het zou dan ook niet misstaan om een speciaal Volvo V40 Classic-register op te richten – een plek waar eigenaren en liefhebbers kennis, verhalen en onderdelen kunnen delen, en zo de unieke band tussen Nederland en deze Volvo-klassieker in ere houden.

Toekomstperspectief

De Volvo V40 Classic is méér dan een praktische stationwagen uit de jaren negentig. Het is een auto met een verhaal: over internationale samenwerking, Nederlandse trots en Volvo's innovatieve kracht. De V40 Classic heeft zijn plek als klassieker verdiend, niet alleen vanwege zijn techniek en design, maar vooral door zijn betekenis voor autoliefhebbers. Naarmate de tijd verstrijkt, zal de waardering voor deze bijzondere Volvo alleen maar groeien – en wie weet, vormt hij straks het middelpunt van een levendig nieuw VKV register voor echte fans.

Hans van Ginkel



BIJ DE MIDDENPLAAT

Pico en zijn Volvo 164

Pico is een 76 jarige goedlachse man en woont in het mooie Tzummarum, Friesland. Na een oude Mercedes 160, die hij gratis kreeg toen hij nog niet eens zijn rijbewijs had, kocht hij in 1969 zijn eerste Volvo, een PV444. Dat was een versie met een 1400 motor waar ze een dikke 1800 cc in hadden gezet. Dat was voor die tijd heel wat. Hij kocht deze volvo uit 1953 voor slechts FL 225,-.

Later volgden veel Eendjes en een DS. In die tijd was het zo dat je een auto goedkoop kocht en als hij op was, kocht je een ander. Na het voltooiën van zijn grafische opleiding ging hij aan het werk in een drukkerij en le-



verde cliché's voor de Telegraaf. Alhoewel Pico nooit een technische opleiding heeft gedaan sleutelde hij zelf aan zijn auto's. Fast forward naar enige jaren geleden. Pico en zijn vrouw woonden in Purmerend maar wilden graag wat anders. Daarom gingen ze kijken over de Afsluitdijk want, zo zagen ze al snel, eenmaal over de Afsluitdijk werd alles op Funda stukken goedkoper. Zo keken ze in Sexbierum, maar ook in Tzummarum.

In dit laatste dorp vonden zij een oud bankgebouw (Rabobank en Friesland bank) dat al tien jaar te koop bleek te staan. De prijs was al flink gedaald en Pico deed een nog lager bod en ze konden het even later op hun naam schrijven. Met de gedachte aan een flink stuk grond en een slijk bankgebouw vond Pico's vrouw dat daar wel een passende bankdirecteursauto bij hoorde. Toevallig hoorde Pico van een vriend dat hij iemand kende die een 164 had staan en hem wel kwijt wilde. Puntje was dat deze al drie jaar stil stond. Pico durfde dit avontuur wel aan en zo kwam de 164 huize Freeke binnen denderen. Pico's vrouw overleed in mei van 2025. Deze heftige gebeurtenis maakt dat het voor Pico steeds lastiger is om naast een lege passagiersstoel te zitten. De 164 was echt hun auto. Daarom denkt Pico er nu toch over na om hem te verkopen om deze pijnlijke herinneringen kwijt te zijn. Voor geïnteresseerden: picofreeke@live.nl.

De afgelopen jaren reed Pico zo'n slordige 30.000 kilometer met de 164 en knapte hij hem helemaal op. Technisch/motorisch helemaal in orde. Alleen de portieren moeten nog onderhanden genomen worden alsmede de versleten voorstoelen (mocht je nog wat hebben staan?). Maar wat een heerlijke solide bak is dit! Hij zweeft zeer geriefelijk over de weg en voelt aan als een tank!

Joost van Daal



Pico Freeke en zijn Volvo 164 in Tzumarrum



Halmstad naar Holland:



Toen Marco van Breukelen toevallig een advertentie tegenkwam op de website van de Zweedse PV-Klubben, had hij geen idee dat hij even later eigenaar zou zijn van een van de oudste PV444A's in ons land.

Zijn exemplaar, gebouwd op 24 maart 1950 en nieuw geleverd in Kristiansstad, ademt historie. Met zijn originele accessoires, frisse restauratie en rijke achtergrond is deze Volvo niet alleen een blikvanger, maar ook een tastbaar stukje Zweeds erfgoed. Soms vind je een klassieker precies op het moment dat je er niet

naar op zoek bent. Zo gebeurde het met mijn Volvo PV444A. Tijdens een avondje struinen op de website van de Zweedse PV-Klubben, stuitte ik op een bescheiden advertentie. De verkoper, een vriendelijke 83-jarige heer uit Halmstad, wilde na vele jaren afscheid nemen van zijn trouwe metgezel. Zijn leeftijd maakte het rijden steeds lastiger, maar in zijn verhalen klonk nog altijd dezelfde trots als in de dagen dat hij ermee reed. Mijn PV444A werd op 24 maart 1950 nieuw afgeleverd in Kristianstad, Zweden. Een auto uit de periode waarin Volvo de PV444 positioneerde als hét model voor de wederopbouwjaren: degelijk, betrouwbaar en toch stijlvol. Na wat archiefonderzoek ontdekte ik dat ik inmiddels de vijfde eigenaar ben. Elk van hen heeft zijn eigen stukje geschiedenis toegevoegd, maar altijd met respect voor het origineel. Ongeveer vijf jaar geleden onder-



ging de auto een grondige restauratie: volledig uit elkaar gehaald, opnieuw gespoten en voorzien van nieuwe bekleding. Het resultaat is een PV444A die oogt alsof hij zo de showroom van 1950 is uitgereden, maar met de ziel en charme die alleen 75 jaar gebruik met zich meebrengt.

Wat deze Volvo extra bijzonder maakt, zijn de vele accessoires. Zo beschikt hij over een kachel voor de koude Zweedse winters, een kinderstoel voor op de achterbank en een vacuüm aangedreven ventilator

Vernieuwd interieur: klassieke uitstraling met frisse bekleding



mijn PV444A uit 1950

voor de bestuurder – een charman- te voorloper van de hedendaagse airco. Het zijn juist die kleine details die deze auto tot een rijdend tijdsdo- cument maken.

Elke rit voelt als een stap terug in de tijd. De geur van het interieur, het ge- luid van de motor en het vertrouwde beeld van de bolle motorkap maken het rijden tot een pure ervaring. Voor

mij is deze PV444A veel meer dan een auto: het is een stukje Zweeds erfgoed dat ik met trots bewaar én in beweging houd.

Marco van Breukelen

De PV444A

De Volvo PV444 werd in september 1944 gepresenteerd, maar door de oorlog kwam de productie pas in 1947 echt op gang. Het was de eerste Vol- vo met een zelfdragende carrosserie en een duidelijk Amerikaans geïn- spireerde, gestroomlijnde vorm. De 'A'-uitvoering uit 1950 was uitgerust met een 1.4-liter viercilinder motor (B4B) die 40 pk leverde, goed voor een topsnelheid van circa 120 km/u. De PV444 werd gezien als een auto voor het volk, maar was gebouwd volgens de robuuste normen die Volvo toen al beroemd maakten. Van de ruim 200.000 geproduceer- de PV444's zijn er tegenwoordig nog maar weinig in originele staat te vinden.



Klaar voor vertrek: Zweedse degelijkheid op Nederlandse bodem.

VKM FORUM HIGHLIGHTS



Pieter heeft geen sleutel bij zijn contactslot. Met het nummer op het slot moet het mogelijk zijn een nieuwe sleutel te maken. Een oud draadje van het 700 register over de verlijmdde buitenspiegels heeft Adriaan geïnspireerd zijn spiegel ook te de- monteren. Geen probleem met de verlijming, maar na montage trilt de spiegel niet meer! Tinus wil een D-type overdrive vervangen door een J-type. Al

leen de overdrive uitwisselen gaat niet zomaar. Als de D werkt, regelmatig olie verversen en gewoon laten zitten. De J is wat dikker, past mogelijk niet zomaar onder een Duett. Mathy zoekt een stuk- je kabelboom van een 940. Er zijn verschillende uitvoeringen, van verschillende motortypen. Blijkt moeilijk verkrijgbaar te zijn. Rutger onderzoekt methoden voor roestbescherming, ook in verband met eventueel later uit te voeren laswerk. De Com- bi van Maarten wil niet meer starten. Vonk is zwak. Van alles al vervangen, nog geen succes. Ontsteking goed, geen 180° verkeerd? Distributie in orde? De auto liep al goed met de 123 ontste- king. Probeer de oude ontsteking nog eens. Rotor? Verdelerkap? Signaaldraadje naar LPG relais?

Volvo redblocks: bij

Vanwege hun veiligheid, degelijke constructie en betrouwbaarheid, zijn vooral de youngtimer personenwagens van Volvo wereldwijd geliefd. Met name de redblocks in de modellen uit de 240-serie, de 700- en de 900-serie hebben een reputatie opgebouwd bijna onverwoestbaar te zijn. Onder redblocks worden doorgaans de vier-

(zelfde bloktype), maar wordt zelden als klassieke redblock aangeduid omdat het blok vrij zeldzaam is en een kleinere inhoud heeft. Technisch gezien hoort hij er dus wel bij. In sommige luxere uitvoeringen van bovengenoemde series werden ook zescilinder motoren geplaatst. De aluminium 2.7 en 2.8 liter V6 motoren die door Volvo

Volvo 240-serie 1974-1993

De vijfdeurs stationwagen type 245 is tegenwoordig nog steeds een geliefd model van de Volvo 240-serie. Daarnaast leverbaar als tweedeurs 242 en vierdeurs 244. In totaal zijn er maar liefst 2.685.171 exemplaren van de 240-serie verkocht. Van de vierdeurs het meest, namelijk 1.483.399 stuks. Van de vijfdeurs 959.151 stuks. De latere modellen ('91-'95) kregen ABS, airbags en katalysator.

In sommige markten kwam de kat veel vroeger. In de VS werden Volvo's al in de jaren zeventig met katalysator en lambdasonde geleverd.

- B19A/B - 1974-1980, 1,9 liter (carburetor en injectie) 90-97 pk
- B21 - 1974-1980, 2,1 liter, 100-123 pk, populaire versie
- B21ET - 1980-1984, 2,1 liter, 155 pk
- B21FT - 1982-1984, 127 pk, met intercooler tot 162 pk
- B23A/E - 1975-1985, 2,3 liter, 112-136 pk
- B200 - 1985-1998, 2,0 liter, 97-117 pk
- B230 - 1985-1998, 2,3 liter, 114-131 pk, vooral in latere modellen, geliefd vanwege zijn betrouwbaarheid.
- B230FT - 1985-1989, 2,3 liter turbo, 155-165 pk. Tegenstrijdige berichten over de - wel of niet - beschikbaarheid van dit type motor in de 240-serie.

Volvo 740-serie 1984-1992

Voorafgaand aan de 360-serie waren er twee uitvoeringen van de 340 met redblocks: de 340 GLS en de DLS 2.0. De niet genoemde B17 is feitelijk wel gebaseerd op de redblock-familie

cilinder motortypes gerekend met bovenliggende nokkenas(sen): de B19, B21, B23, B200, B230, B204 en B234. Vanaf 1974 verhuisde de onderliggende nokkenas naar de kop. De basis van het onderblok bleef grotendeels gelijk. Ondanks hun onderliggende nokkennassen, worden onder liefhebbers de B18 en de B20 eveneens tot de redblocks gerekend. Denk aan de 140-serie, Amazon, P1800 en de 544-serie. De groene, driemaal gelagerde B16 valt er niet onder. Goed onderhouden redblocks die - niet gereviseerd - ruim boven de 600.000 kilometer hebben gedraaid, zijn geen uitzondering. De gietijzeren viercilinder onderblokken met aluminium kop, bovenliggende nokkenas(sen) en twee of vier kleppen per cilinder, zijn favoriet onder zelfsleutelaars.

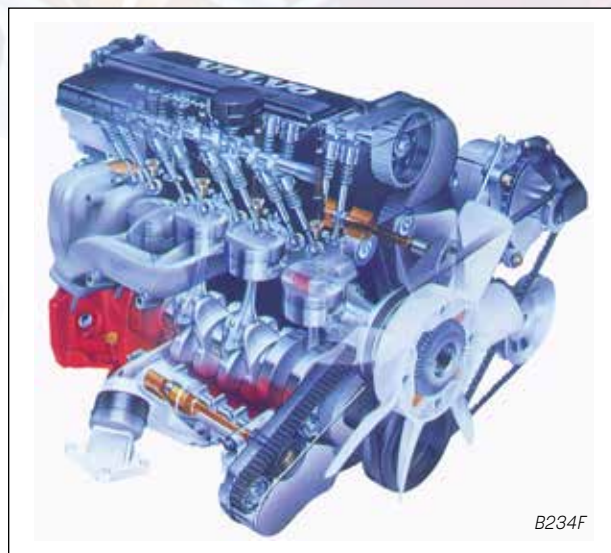
Ook de 360-serie had redblocks. Voorafgaand aan de 360-serie waren er twee uitvoeringen van de 340 met redblocks: de 340 GLS en de DLS 2.0. De niet genoemde B17 is feitelijk wel gebaseerd op de redblock-familie

werd ontworpen in samenwerking met Peugeot en Renault (PRV). En niet te vergeten de tot 1974 gebouwde 164 met drieliter zescilinder lijnmotor en dubbele carburateurs (B30A) of injectie (B30E). Dit blok is in feite een anderhalve B20. De B30 werd tot en met 1974 aangeboden, maar hebben geen bovenliggende nokkenas en - ondank het rood gespoten gietijzeren onderblok - staan ze dus eveneens niet in dit redblock-overzicht vermeld.

Net als bij de B18, B20 en B30 geldt bij de latere redblocks ook dat motor in A-uitvoering één carburateur heeft, een B twee. De E en F zijn injectiemodellen, in resp. hoge en lagere compressie, vanwege USA regelgeving. Hier volgt een overzicht van de series met redblocks in het vooronder.



B21ETFT



B234F

na onverwoestbaar

veiligheid. De 740 Estate was leverbaar vanaf 1985. Grote laadruimte, populair bij gezinnen en als bedrijfswagen. Met benzine- en dieselmotoren.

■ B200, 2.0 liter (schaars), afhankelijk van bouwjaar en markt. De B200ET in de vroege 740 Turbo, de B200 FT in de latere versies.

■ B230E en B230F, 740 GLE (Grand Luxer Executive) - injectie, 100-130 pk
■ B230FT - 740 Turbo, 2.3 liter 155-165 pk, sportieve turboutvoering, extra opties.

■ B234F - 740 GLT (Grand Luxe Touring), 2.3 liter 16-kleps atmosferische injectiemotor, 155 pk

■ B204GT - 740 16V Turbo, 2.0 liter 16-kleps turbomotor, 200 pk, zonder katalysator.

Volvo 760-serie 1982-1990

Vooral in vroege 760 Turbo's (vóór invoering van de katalysatorplicht) werden - afhankelijk van de emissie-eisen.

■ in sommige markten viercilinders gemonteerd, zoals de B230ET. Het was de eerste turboversie.

■ B23ET/FT, 2,3 liter met Bosch Motronic, 165 pk. In een onderdelenlijst word als bouwjaar 1983-1990 vermeld.

■ B230ET - 1984-1988, 182 pk, 260 Nm
■ B230F - 1985-1988, 114 pk, 136 Nm, Bosch LH 2.2 injectiesysteem. Werd veel vaker in de 740 gemonteerd.

■ B230FT - 1985-1990, 155-165 pk, 187 Nm, zonder katalysator. Na 1990 werden er minder motoren van dit type in de 700-serie gemonteerd. Die hadden dan vanwege een verbeterde turbo wel een paar pk's meer vermogen. De B230FT stond bekend als meer betrouwbare versie ten opzichte van de B230ET.

Volvo 780 1986-1990

Exclusieve tweedeurs coupé ontworpen in samenwerking met het Italiaanse ontwerp bureau van Bertone. Gebaseerd op het onderstel en mechanisme van de Volvo 760 met een eigenzinnige carrosserie en interieur. Wereldwijd 8518 exemplaren geproduceerd.

■ B200ET - 1986 cc met turbo, 160 pk bij 5.500 omw/min.

■ B230FT - 2316 cc met turbo, 165 pk, 254 Nm, afhankelijk van markt en jaar, handgeschakeld of automatisch.

■ B204GT - 200 pk, 290 Nm, beschikbaar afhankelijk van markt en jaar, handgeschakeld of automatisch, geen katalysator.

Volvo 940-serie 1990-1998

De Volvo 940 werd geleverd als vierdeurs Sedan en vijfdeurs Estate. Ook dit model was geliefd vanwege zijn degelijkheid, betrouwbaarheid en de grote laadruimte van de Estate-uitvoering. De 940 was leverbaar met een viercilinder benzine-motor zonder of met turbo of met een zescilinder diesel, zonder en met turbo. In totaal zijn er 246.704 Sedans en 231.677 Estates gebouwd.

■ B200F - 1990-1992, tweeliter, circa 111 pk, handgeschakelde 5-versnellingsbak

■ B230FB - 1992-1998, 2.3 liter, circa 131 pk, Bosch LH-Jetronic of Regina FI, afhankelijk van de markt. Handgeschakeld of automatisch. Later ook met B230 FD met 'tamme' nokkenas en 116 pk.

■ B230FT, 1991-1998, 2.3 liter turbo, circa 165 - 171 pk, 231 - 264 Nm, afhankelijk van het bouwjaar met een mogelijke overgang in latere jaren naar B230FK. Handgeschakeld of automatisch.

■ B230FK - 1996 -1998, 2.3 liter, 135 pk, 220 Nm. Zelfde motor als de B230FT, maar met low pressure turbo en andere ECU.



Volvo 960-serie 1990-1994

Luxere uitvoeringen van de 940-serie met onder andere gewijzigd dashboard en luxueuzer interieur. Leverbaar als vierdeurs met multilink achteras en vijfdeurs (Estate). Handgeschakeld of automatisch. Vanwege gunstige belastingregels in die landen voor motoren tot tweeliter, specifiek gebouwd voor de Italiaanse, Portugese en Belgische markt. Werd meermaals uit die landen bedrijfsmatig of particulier geïmporteerd.

■ B204GT - tweeliter viercilinder 16-kleps turbo 200 pk, 290 Nm. Beschikbaar afhankelijk van markt en jaar, handgeschakeld of automatisch, geen katalysator. Vrij zeldzame variant. Welke jaren leverbaar onduidelijk.

■ B204FT - 1990-1994, tweeliter viercilinder 16-kleps turbo met katalysator, 190 pk bij 5300 omw/min, 280 Nm bij 2950 omw/min.

Redactie VKM, met dank aan Sven de Ridder en Willem van Strik voor hun bijdragen.





In het begin van de jaren tachtig was de autowereld volop in beweging. Fabrikanten experimenteerden met nieuwe technologieën, materialen en vormen om te anticiperen op veranderende eisen van de markt en strengere milieuregels. In deze context presenteerde Volvo in 1983 de LPC concept car, een auto die zijn tijd ver vooruit was en die tot op de dag van vandaag intrigeert door zijn innovatieve karakter.

LPC concept car

Lichtgewicht materialen, alternatieve brandstoffen, extreem laag brandstofverbruik - sleutelwoorden voor de auto van vandaag. Toch waren dit precies de eigenschappen die de basis vormden voor het LCP 2000, Light Component Project. Dit was een concept car studie gericht op de toekomst en het milieu, gepresenteerd door Volvo Car Corporation in het late voorjaar van 1983.

Wat is de Volvo LPC?

De Volvo LPC, wat staat voor 'Lightweight Prototype Car' of 'Lightweight Performance Concept' (de exacte betekenis verschilt per bron), was een studiemodel dat liet zien hoe Volvo dacht over de toekomst van de personenauto. Het doel was om een auto te ontwerpen die niet alleen lichter en efficiënter was, maar ook veiliger en comfortabeler voor de inzittenden. Volvo, destijds al bekend om zijn focus op veiligheid, zag in lichtgewicht technologie een mogelijkheid om

prestaties, brandstofverbruik en milieu-impact te verbeteren zonder concessies te doen aan de kernwaarden van het merk.

Het idee voor de LCP werd geboren in 1979, deels uit een studie elektrische auto die Volvo Cars in 1976 deed onder leiding van de geniale ingenieur Rolf Melde en deels uit een ultralicht klein autoproject genaamd Ellen. De opdracht :een berijdbaar prototype voor een toekomstige lichtgewicht auto die extreem zuinig was, maar tegelijkertijd zeer veilig en praktisch bruikbaar tegen het jaar 2000. Het team, onder leiding van Melde, zou profiteren van zowel de nieuwe materialen als nieuwe technologieën die bestonden en die welke in ontwikkeling waren. LCP moest minimaal twee personen huisvesten, een maximaal gewicht van 700 kg en een brandstofverbruik van minder dan vier liter per 100 km, een bijna onmogelijke opgave in 1979.

Er was een 1,3-liter driecilinder van magnesium die het presteerde om er 50 pk uit te persen. Een grotere 1,4-liter liep op koolraapolie en produceerde 90 pk. De transmissie was een handgeschakelde vijfbak of een CVT-bak. De 0-100-tijd bedroeg net iets meer dan 11 seconden. Het beoogde verbruik haalden ze niet helemaal, want dat kwam neer op 4,2 l/100 km.

Ontwerp en techniek

Het uiterlijk van de Volvo LPC was futuristisch en aerodynamisch, met strakke lijnen en een wigvormig profiel dat duidelijk afweek van de productieauto's uit die tijd. Het conceptmodel had een opvallend lage luchtweerstandscoefficiënt, wat bijdroeg aan een lager brandstofverbruik en betere prestaties.

De carrosserie van de auto was van een modulair ontwerp, wat zou helpen de hogere kosten van de gebruikte exotische materialen te compenseren. De weerstand van de

sleepweerstand varieerde van de sleepcoëfficiënt van = 0,25 tot 0,28.

■ **Lichtgewicht constructie:** De LPC maakte gebruik van geavanceerde materialen zoals aluminium en kunststof om het gewicht te verminderen. Dit was revolutionair in een tijd waarin staal nog de norm was.

■ **Innovatieve aandrijving:** Hoewel het conceptmodel nooit volledig functioneel is geweest, werd er geëxperimenteerd met verschillende zuinige motoren en mogelijk zelfs alternatieve aandrijflijnen.

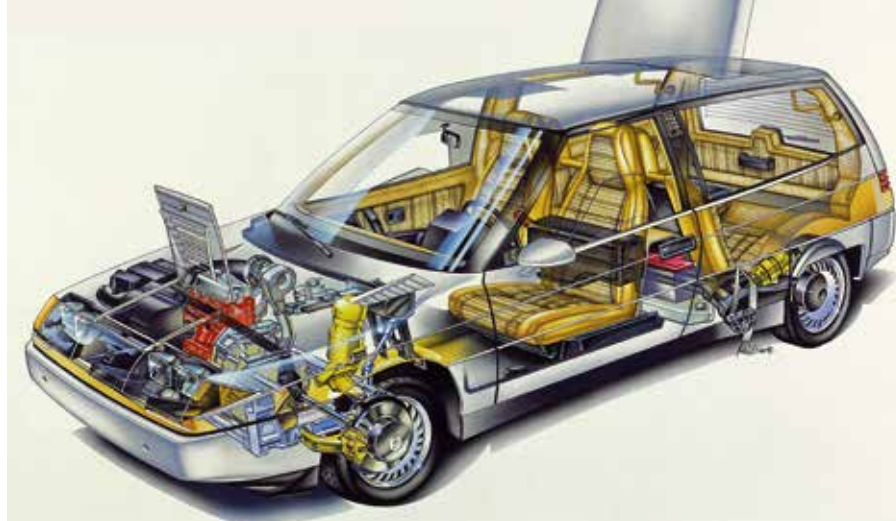
■ **Interieur en veiligheid:** De binnenkant van de LPC was gericht op comfort en veiligheid. Denk aan verstelbare stoelen, een goed overzichtelijk dashboard en geavanceerde veiligheidssystemen die destijds nog niet op de markt waren.

Belangrijke kenmerken

■ **Aerodynamica:** De LPC was ontworpen om de luchtweerstand te minimaliseren, wat niet alleen de prestaties ten goede kwam, maar ook het brandstofverbruik.

■ **Gebruik van nieuwe materialen:** Door te kiezen voor lichtere materialen werd de auto niet alleen zuiniger, maar ook wendbaarder en veiliger in geval van een botsing.

■ **Veiligheidsinnovaties:** Volvo experimenteerde met nieuwe veiligheidssystemen, waaronder verbeterde kreukelzones en passagiersbescherming, die later hun weg vonden naar productieauto's.



■ **Milieuvriendelijkheid:** Het lagere gewicht en de zuinigere motoren maakten de LPC tot een milieubewust concept, lang voordat duurzaamheid een hot topic werd in de auto-industrie.

Invloed op latere Volvo-modellen

Hoewel de Volvo LPC nooit in productie is gegaan, heeft het conceptmodel wel degelijk zijn sporen nagelaten. Veel van de gebruikte technologieën en ontwerpprincipes zijn later teruggekeerd in productieauto's van Volvo. Denk aan het intensieve gebruik van veilige, lichte materialen en het voortdurende streven naar een optimale balans tussen prestaties, comfort, veiligheid en milieubewustzijn.

De erfenis van de Volvo LPC

De LPC uit 1983 is een goed voorbeeld van hoe conceptauto's de koers van een merk kunnen bepalen. Het model

toonde Volvo's ambitie om de grenzen van autotechnologie te verleggen en te blijven innoveren. Vandaag de dag zijn veel van de thema's die in de LPC centraal stonden – lichtgewicht bouwen, veiligheid en duurzaamheid – nog steeds actueel en vormen ze de basis van Volvo's strategie.

De Volvo LPC conceptcar uit 1983 was niet zomaar een studieobject; het was een statement van Volvo's visie op de toekomst. Door te experimenteren met nieuwe materialen, vormen en technologieën, wist Volvo met de LPC zijn reputatie als pionier op het gebied van veiligheid en innovatie verder te versterken. De lessen uit de LPC zijn tot op heden zichtbaar in Volvo's benadering van autotechniek en duurzaamheid.

Hans van Ginkel



De 360 RSX1 & RSX2



In de autowereld zijn er soms modellen die slechts bij een select publiek bekend zijn, maar onder kenners een haast mythische status genieten. De Volvo 360 RSX1 en RSX2, uitgebracht in 1987, behoren zonder twijfel tot deze categorie.



Deze bijzondere uitvoeringen, speciaal gemaakt voor de Zwitserse markt, combineren Scandinavische degelijkheid met Zwitserse exclusiviteit. In dit artikel duiken we in de geschiedenis, specificaties en unieke kenmerken van deze twee Volvo-juweeltjes.

Het ontstaan

Eind jaren tachtig werd duidelijk dat de Zwitserse markt een voorliefde had voor sportieve, goed uitgeruste en toch betrouwbare auto's. Volvo Zwitserland besloot daarom samen met de fabriek in Born (Nederland) een gelimiteerde reeks van de Volvo 360 te produceren, de RSX1 en RSX2. De modellen werden in zeer beperkte aantallen gebouwd – naar schatting slechts enkele tientallen, wat ze vandaag de dag tot uiterst zeldzame verzamelobjecten maakt.

Technische specificaties

Beide modellen waren gebaseerd op de Volvo 360 GLT, maar kregen diverse aanpassingen mee die ze duidelijk onderscheiden van de standaarduitvoeringen:

- Motor: 2.0 liter viercilinder-in-lijn motor, injectie, goed voor circa 115 pk.
- Transmissie: Handgeschakelde vijfversnellingsbak, gekoppeld aan de befaamde 'transaxle'-opbouw voor optimale gewichtsverdeling.
- Onderstel: Verlaagd sportonderstel, stijvere veren en aangepaste dempers voor betere wegligging in de Zwitserse bergen.
- Remmen: Vergrote schijfremmen voor en achter, met speciale remblokken voor betere prestaties bij sportief rijden.
- Enkele exemplaren waren voorzien van sperddifferentieel.

Uitrusting en unieke kenmerken

- Exterieur RSX1: de RSX1 was te herkennen aan zijn opvallende striping, speciale lichtmetalen velgen en sportieve voorspoiler. Ook had deze versie vaak mistlampen geïntegreerd in de voorbumper.
- Exterieur RSX2: de RSX2 ging nog

een stapje verder, met bredere sidskirts, een kleine achterspoiler en soms zelfs een afwijkende metallic lakkleur exclusief voor deze serie.

- Interieur: beide modellen waren voorzien van diepe sportstoelen, een lederen sportstuurwiel en extra instrumenten zoals een voltmeter en oliedrukmeter. Het dashboard werd vaak afgewerkt met een aluminium-look of houtinleg, afhankelijk van de klantwens.
- Comfort: luxe was eveneens aanwezig met standaard elektrisch bedienbare ramen, centrale vergrendeling en een hoogwaardige audio set
- voor die tijd zeer vooruitstrevend.



Twee unieke modellen uit 1987 die in Zwitserland opzien baarden

Productieaantallen en zeldzaamheid

De exacte productieaantallen van de Volvo 360 RSX1 en RSX2 zijn niet officieel bekendgemaakt, maar schattingen lopen uiteen van 25 tot maximaal 50 exemplaren per model. Dat betekent dat het vandaag de dag echte zeldzaamheden zijn, die zelden op de occasionmarkt verschijnen. In Zwitserland zijn nog enkele goed bewaarde exemplaren in handen van liefhebbers. Af en toe duikt er een exemplaar op bij een internationale Volvo-meeting.

Waarom de RSX1 en RSX2 zo bijzonder zijn

Wat deze Volvo's zo bijzonder maakt, is niet alleen hun gelimiteerde oplage, maar ook de typische Zwitserse aandacht voor detail. De combinatie van sportiviteit, betrouwbaarheid en comfort was in die tijd vooruitstrevend. Bovendien beschikken de auto's over een zekere 'no-nonsense' uitstraling, helemaal in lijn met de Volvo-filosofie, maar met een speels tintje zoals op maat gemaakt op z'n Zwitsers kan zijn.

De RSX1 en RSX2 vandaag de dag Voor verzamelaars en liefhebbers van klassieke Volvo's zijn de RSX1 en RSX2 de absolute 'holy grale'. Hun waarde stijgt gestaag, mede dankzij de historie en de unieke specificaties. In Nederland en België zijn ze nage-

noeg onbekend. Dat maakt de kans om er ooit een te bezitten slechts groter voor wie goed zoekt en geluk heeft. Voor zover bekend zijn er in Nederland nog vier of vijf rijdende exemplaren. Deze auto's zijn geïmporteerd en komen voornamelijk uit Zwitserland, Mijn goede vriend René in Zwitserland had ooit vier 360 RSX'en, twee witte en twee rode, maar wilde vanwege de ruimte wel enkele verkopen. René heeft daarnaast zo'n vijftien prachtige Volvo-oldtimers in zijn garage staan.

De witte is nu in het bezit van Fred Oosterveen en een rode RSX is in bezit van Harry van Lint. De rode met grijze bodykit was ooit in mijn bezit, maar daarvan ben ik het spoor bijs-

ter. Volgens René moeten er nog zeker twee 360 RSX'en in Zwitserland rijden.

Conclusie

De Volvo 360 RSX1 en RSX2 zijn ware curiosa binnen de rijke Volvo-historie. Wie er een ziet, mag zich gelukkig prijzen: het zijn niet alleen unieke verschijningen, maar ook een toonbeeld van samenwerking tussen merk en markt. Ze laten zien dat Volvo zelfs in de jaren '80 bereid was om buiten de gebaande paden te treden en iets speciaals te maken voor een specifiek publiek. Kortom, een stukje automobiele Zwitserse folklore waar menig Volvo-hart sneller van gaat kloppen.

Hans van Ginkel



V O O R U W V O L V O K L A S S I E K E R

GARAGE VAN WEST

Onderhoud – Reparatie – Restauratie – APK-keuringen – Plaatwerk
LPG inbouw – Onderdelen, nieuw en gebruikt – Schade herstel
voor Volvo's vanaf 1950

Nu ook stuurbevestiging voor 120/140/p1800

Goede ligging: aansluiting A9 en N203,
tegenover NS-station Uitgeest

geopend van maandag t/m vrijdag van 8.00-17.00 uur
en zaterdag van 9.00-17.00 uur



Wethouder Twaalfhovenstraat 73, 1911 HC Uitgeest, tel 0251-311915, www.garagevanwest.nl



Comfort en rijplezier

De wonderen van behoudend herstel 4

Uiterlijk vertoon...

Na de wederwaardigheden over de vondst van mijn 1970 1800E, het zorgen voor veiligheid en bedrijfszeker-

plaatsen van een correcte zwart metalen grille (ik kocht de wagen met de latere kunststof variant), het B20-emblempje daarop, chromen nummerplaa-houders, steenslagrubbers en modderflappen. De velgen van de latere E en ES die erop zaten, wilde ik houden, omdat ik de originele klaverbladen van de 1970 E persoonlijk een foeilelijk anachronisme vind (de Volvo-ontwerpers laten ook wel eens een steekje vallen... ;-)) Ik liet de meegeleverde velgen dus behandelen, lakken vernissen en voorzag ze van sierringen. De volgende jaren verving ik

clusief nieuwe rubbers en sierlijst. Al deze verbeteringen maakten dat ik - ondanks de onvolkomenheden aan de carrosserie - althans vanaf enige afstand met plezier naar de buitenkant van de wagen kon kijken en dat doe ik gelukkig nog steeds.

Binnenhuisarchitectuur

In de cabine waren op dag twee alle pedaalrubbers aan vervanging toe. Een simpele ingreep, die veel rijgemak opleverde. Ik kocht de auto met alleen wat vreemde, zelfgemaakte panelen op de deur en bij de voetruimte aan de linkerzijde; de rest van de panelen ontbrak. Rijden was dus een luidruchtig avontuur, liefst met oortjes in; praten met een eventuele passagier ging alleen bij stapvoets rijden. Maar alles went en uiteindelijk heb ik pas een volledig nieuw interieur van VP gemon-



Het dashboard in volle glorie.

heid en de motorwissel (zie VKM 111, 112 en 113) eindigt dit verhaal voorlopig met het verbeteren van het comfort en rijplezier. Want om dat laatste zou het wat mij betreft uiteindelijk moeten gaan: sleutelen aan en onderhouden van een klassieker is erg leuk, maar er vaak in rijden is nog leuker en zeer bevredigend. En wat natuurlijk ook belangrijk is: blij worden van alleen al het kijken naar je klassieker. Een van de eerste dingen die ik na de aanschaf in 2021 dus deed, was het vinden en

gaandeweg het 'glas' van de richtingaanwijzers voor en de achterlichten. Ook werd het achteruitrijlicht hersteld en het hele kentekenverlichtingshuis en -glas gereinigd. Uit praktische overwegingen (regen, herrie) verving ik alle deurrubbers en de schraaprubbers van de deurramen; uiteindelijk liet ik de verouderde voorruit en achterruit met z'n defecte verwarming vervangen, in-



Achterin klopt nu ook alles!

teerd nadat ik in een kale 1800 op en neer naar Lapland was gereden. Wat een verademing was dat! Voor mijn gevoel werd het binnen muisstil, kon je op de snelweg weer gewoon met elkaar praten en zag alles er natuurlijk veel beter uit. Natuurlijk werd eerst het hele interieur leeggehaald, gereinigd en waar nodig geïmpregneerd. Nadat de wagen leeg was, kon ik ook de vloer eens goed inspecteren en gelukkig leverde dat geen onaangename verrassingen op. Wel een leuke ontdekking: in de vuiligheid onder het tapijt bleek zowaar een muntje van 10 dollarcent te liggen... uit 1970! Dat kan geen toeval zijn, zou je zeggen - maar ik kon nergens informatie vinden over een eventueel oud Amerikaans gebruik rond geluksmuntjes in auto's. Het ligt nu uiteraard als talisman in de asbak.

Over de pasvorm van de VP-interieurs doen regelmatig teleurstellende verhalen de ronde, maar bij mij ging alles redelijk gesmeerd. Alleen de chromen strip in de bovenste deurpanelen sluit aan een kant niet netjes aan bij de raamslingers; daar moet ik bij VP nog eens achteraan. Er waren nog wat uitdagingen: de kunststof mallen voor de armsteunen en de stootranden rond de deurpanelen bleken nog in redelijke conditie, maar kant-en-klare bekleding die in mijn lichtbeige interieur thuishoort, kon ik niet vinden. De mallen heeft Anton van TonCar vervolgens eigenhandig voor me gevuld en bekleed met mooi leer, samen met de dashboardtop. Onverwacht dus toch wat luxe tussen de overige wandbekleding van het oorspronkelijke vinyl! De vulling, mechanieken en verstelbare onderrugsteun van de voorstoelen nam Anton ook onder handen. De originele bekleding vond ik net als die van het achterbankje nog goed genoeg en met de kleine kleurverschillen is voor mij prima te leven. Het schoonmaken en smeren van de stoelrails is ook een aanrader! Op de Volvo Klassieker Beurs vond ik wat ik nodig had om de raamslingers en zonnekleppen in ere te herstellen.

Met het oog op restauratie van de carrosserie in de toekomst heb ik het nieuwe tapijt inclusief vilten demping los gelegd. Kan 't zich mooi zetten.

De deurpanelen zijn weer op orde

Alleen vooronder heb ik op het schutbord voorlopig wat extra hittewerende isolatie aangebracht, dat werkt. Bij het vervangen van de elektra was het bovendeel van het schutbord al voorzien van nieuwe, originele isolatie. Met het oude tapijt, dat afgezien van verkleuring na 53 jaar nog in redelijke staat was, kon ik zelfs nog een mede-verenigingslid blij maken...

Puntjes op de i



Onder het originele kunststof roostertje op de hoedenplank monteerde ik een moderne enkele, ovale speaker die wordt aangestuurd door een bluetooth unit, verborgen onder het dashboard. Zo kan ik met prima geluid, via de mobiele telefoon radio of muziek afspelen. Vanwege het aanzicht zocht en vond ik na lang zoeken op eBay de mooie, originele Volvo-radio die bij het instrumentenpaneel paste. Een leren stuurhoes aanrijgen bleek een leuk klusje en levert veel rijgemak op. Dat gold ook voor eindelijk weer soepel gangbaar gemaakte ruitensproeiers, kachelkabels en directe ventilatie via het roostertje in de paravaan. Specialist Eric Dezittere had zowaar nog een correcte, gereviseerde Smiths klok voor me (wonderbaarlijk genoeg doet hij het echt, Rob!).

De laatste klusjes in 2024 waren het vervangen van een stuurkapje, de motorkapisolatie, de wandbekleding in de achterbak (beide VP), 't schuimkraagje rond het stuur en rubber rond de versnellingspook. Nieuwe leren bagageriemen en bijbehorende beugeltjes achterin tenslotte kocht ik ook

weer bij VP en maakten het interieur als vanouds compleet.

Hoe nu verder...?

Afgezien van de bovenste deurpaneeltjes met die onvolkomen chromen strips en nieuwe hevelmechanieken voor de zijraampjes (de juiste zijn vooralsnog nergens te vinden voor de Amerikaanse 1970 E) rij ik nu een jaar zo gelukkig als een kind rond met een klassieker die altijd probleemloos start, waarin alles werkt, met een fijn interieur en niets dan lekkere rijeigenschappen. Genieten dus en een enorm verschil met vijf jaar geleden, toen ik de auto kocht. Voorlopig dus alleen regulier onderhoud: ook leuk. Met het oog op het wat grotere onderhoud dat eraan komt, liggen nieuwe remleidingen en ophangingsrubbers rondom al te wachten; revisie van de kachel en rembekrachtiger kan ik binnen afzienbare tijd vast ook verwachten.

Maar mijn grote vraagstuk van deze periode is: hoe ga ik op termijn de carrosserie aanpakken? Die valt nu toch wel danig uit de toon - vooral bij verenigingsbijeenkomsten zou het schaamrood natuurlijk op mijn kaken moeten staan. Dus ga ik voor de complete aanpak, helemaal kaal maken en al het nodige plaatwerk volledig laten vervangen? Of ben ik bij leven en welzijn tevreden met alleen een gedeeltelijke restauratie, zodat in ieder geval de aanblik buiten geen kritisch commentaar meer kan opleveren? Gelukkig heb ik nergens last van levensbedreigende roest, dus daar hoeft ik het niet voor te doen... Enfin - hier ben ik nog even niet uit.

Joris van Nispen

Foto's: herman-fotografie.nl



Het WAUW van de 10647



Het was zaterdag 27 juni 2015, alweer tien jaar geleden, om 6 uur ging de wekker. Even een broodje eten, rugzak mee, die ik de avond ervoor had gepakt en dan met de auto naar Meppen (DLD).

Op het treinstation nam ik afscheid en mijn vrouw fluisterde in mijn oor: ik heb er niet zoveel mee, maar als jij het WAUW-gevoel hebt, dan is het OK. De reis was begonnen! Reizen geeft altijd een vrij en wijds gevoel, helemaal als je alleen bent. In de trein wees de conductrice bij het controleren me erop dat ik eerste klas mocht gaan zitten, maar ik gaf aan dat het goed was zo.

Na goed een uur kwam ik in Münster en wachtte daar op de trein naar Hamburg. Na een door vertraging krappe overstap was de volgende trein overvol, het werd een zitplaats op de grond bij de trede van de deur. Twee uur lang in een behoorlijke hitte, maar ik was blij dat ik mee kon! In Hamburg aangekomen versnelde ik mijn tred naar spoor 5, maar toen ik aankwam bleek de trein vertrokken te zijn. De eerstvolgende trein vertrekt pas over twee uur. Ha, tijd om even een luchtje te scheppen en een frietje te eten. Toen ik me na een tijdje naar het juiste perron begaf en een zitplaats zocht, ontmoette ik een Duitse jongen die naar Denemarken ging voor een achtdaags muziekfesti-

val. De verdere reis trokken we samen op en hij regelde met de conducteur een plaatsje in de trein i.v.m. onze vertraging. Hij vertelde passievol over zijn platenspeler uit de jaren 50, die hij had aangeschaft en gerestaureerd. Na wat foto's gezien te hebben en hij er een half uur over verteld had generaliseerde onze gesprekken. Altijd gezellig om even met iemand te praten. Ik heb hem ook verteld over mijn reisdoel. De trein vertraagde en bleef wachten, wat gaat er gebeuren? De trein werd op de veerboot gereden en nadat we uitgestapt waren, konden we even drie kwartier uitwaaien aan dek. De trein vervolgde zijn weg op het vaste land en zo rond 18 uur namen we afscheid en even voor Kopenhagen sprong hij uit de trein.

Kopenhagen was mijn laatste overstap op de trein naar Zweden, met eindbestemming Karlskrona. Het was inmiddels 10 uur 's avonds en ik slingerde mijn rugzak op en ging verder met de benenwagen. Na ongeveer een half uur had ik de jeugdherberg gevonden en was op plaats van bestemming. Karlskrona valt onder UNESCO erfgoed

en is een prachtige marine stad (sinds 1680). Ik had me voorgenomen om zondag een stadswandeling te gaan doen en naar het museum te gaan. Ik had drie uur geslapen toen de eerste kroeggangers de jeugdherberg binnenrolden. Zondagochtend zou ik om 10 uur worden opgepikt voor de jeugd-

“ Ik ben de negende eigenaar van de auto. De vorige eigenaar heeft de auto compleet gerestaureerd in de jaren 2003 t/m 2009. Hij was autocoureur in de jaren 70 en hij heeft zijn rally-ideeën in deze auto nagelaten. ”

herberg. Erg vreemd hoor, om zo bij een vreemde in te stappen!

Het was vijf voor tien, ik stond keurig te wachten bij de ingang en daar stopte een auto. We gaven elkaar en hand en stelden ons voor, het voelde goed! Ik stapte bij hem in de auto en we reden naar zijn huis, daar zag ik hem staan! Als kind van een jaar of 14 had hem een keer zien staan in Coevorden en droomde van de prachtige lijnen. Ik had zestien uur gereisd om een Volvo 1800S te bekijken en om eventueel te

kopen. Modeljaar 1964, met koehoorn bumpers. Ik was er al een poosje naar op zoek en toen had ik hem een paar weken geleden gevonden op internet (mobile.de). Ik had al vijftig foto's van hem ontvangen en we hadden telefonisch contact gehad. Na een inspectie, bezichtiging en oppoetsen van de lak, die dof was, zijn we een stukje gaan rijden. Hij reed goed, veel power! Toen we terugreden naar zijn huis vroeg ik hem waarom hij de auto verkocht, hij greep naar het middenconsole en hield een setje oordopjes in de lucht, en zei "from my wife". We keken elkaar als mannen onderling aan en moesten lachen, ik vroeg hem: "are they included in the price?" en hij knikte lachend. Ik gaf akkoord voor de koop en toen zijn we naar binnen gegaan om de formulieren in te vullen.

Even later zaten we in zijn tuin achter een door zijn vrouw zelf gemaakte rabarbertaart, er was iets te vieren! Tijdens de koffie vertelde dat hij altijd een droom had gehad om met de 1800S naar Schotland te gaan, dat is er dus niet meer van gekomen, ik keek hem aan en dacht, misschien moet ik deze droom van hem overnemen.

Ik genoot van dit prachtige moment en de prachtige tuin, die overging in het bos. Toen we terug naar de garage liepen, complimenteerde ik hem op de prachtige (zwart/wit) rally-foto's aan de muur. Ook boven zijn werkbank in de schuur hingen er een paar en hij zei tegen me: "that's me". Hij zette zijn bril af en ging er naast staan. Op de foto was de bestuurder goed te zien en warempel hij was het echt in zijn jonge jaren! Nu begreep ik ook zijn rally-invloeden op deze zojuist door mij gekochte 1800S. Ik vroeg hem mij een paar van deze jaren '70 foto's toe te mailen en dat zou hij doen. De auto werd volgepakt met een extra carburateur, deel van de motor, verstralers, extra velg en 10 cm aan boekwerken enz enz enz. Toen ik de garage uitliep en de Volvo 1800S zag staan, kreeg ik het WAUW-gevoel en dacht: aha, dat zit gelukkig ook goed!

De volgende morgens om elf uur haalde de ex-rallycoureur me op, gooiden we zijn nummerplaten op de post met de exportdocumenten-aanvraag en reden we naar zijn huis om mijn tijdelijke Hongaarse platen op de Volvo te zetten. Een Nederlands bedrijf bood een Duitse verzekering voor drie da-

gen aan, waarvoor deze platen nodig waren. Voor vertrek plakte hij nog even een stukje schildersplakband op mijn deur, zodat ik de lichten niet zou vergeten. Ik reed naar het tankstation om de tank vol te gooien en vertrok vroeg in de middag, opnieuw een avontuur tegemoet. De auto liep volgens mijn berekeningen 1 op 8 bij een snelheid van 110 km per uur, zo kwam ik er precies uit om de twee uur even uit de auto om te gaan tanken. Toen ik bij een tankstation in Malmö de weg op reed, trok ik de bovenzijde van de versnellingspook eraf, oeps! Auto aan de kant en even rustig kijken hoe dit in elkaar stak en repareren, gelukkig ik kon weer verder.

Toen de brug over en de tunnel door naar Denemarken. Na 400 km heb ik de banden gecheckt en het oliepeil, alles nog ok. Onderweg ben ik even wat gaan eten bij een restaurant, en er toch maar even voor gezorgd dat ik zicht had op de auto. Meer mensen hadden ook het 'WAUW' gevoel, en op een gegeven moment stonden er vier mensen om de auto en maakten zelfs foto's. Snel een frietje en verder weer.

Na ruim veertien uur reizen kwam ik om half vier 's nachts in Sleen aan, mijn zoon Jarno MOEST wakker gemaakt worden, om de auto te bekijken. In zijn pyjamaatje sprong hij rond de auto, waarschijnlijk ook met het WAUW gevoel, dacht ik.

Ik was bijzonder blij (na dit spannende avontuur van 1000 km terugrijden (zonder pech!) weer heelhuids thuis te zijn.

2025

In de afgelopen jaren zijn de Opel Corsa stoelen die erin zaten, vervangen door



Recaro stoelen en de originele achterbank is weer teruggezet. Verder zijn de koehoornbumpers ook weer terug van weggeweest. Wat hebben we er in de afgelopen tijd plezier mee gehad! Altijd kijkers, mensen, die foto's maken en ik ben zelfs een keer ingehaald en staande gehouden door een andere Volvo-liefhebber, die de auto even wilde bekijken. In de afgelopen jaren hebben we vele toertochten gereden door Drenthe en Overijssel. In 2017 samen met mijn broer naar The Goodwood Revival en ook het Eifel Rally Festival in 2019 met mijn zoon was een hoogtepunt.

Nu bijna tien jaar later voel ik een grote dankbaarheid, dat ik deze 1800S in mijn bezit mag hebben. We hopen nog vele jaren samen te kunnen rijden en vooral te kunnen genieten!

Gerwin Klingenberg

SPECIFICATIES

- B23E motor uit een Volvo 242 GLT
- Versnellingsbak M46
- Twee dubbele Weber carburateurs
- Vermogen van bijna 200 pk
- Handgemaakt spruitstuk en uitlaat





voor Volvo uiteraard belangrijker dan alleen te focussen op het - overigens nog steeds interessante - verleden van het merk. Vandaar ook dit geheel nieuwe en grotere gebouw i.p.v. het oude museum, aldus Viktoria Wallner.

Groot maar intiem

In het gebouw is veel hout gebruikt om de link met het Zweedse landschap tot stand te brengen en dat werkt. Hoe groot het gebouw ook is, nergens maakt het een kille, onpersoonlijke indruk. Integendeel, het voelt warm en intiem aan, een hele prestatie!

Testemonial van een crash



Op naar een wereld vol Volvo

Hoewel we, met onze Nederlandse ervaringen(...) een hekel hebben aan het OV, is dat in Gotenburg van uitstekende kwaliteit en dus namen we graag de tram vanaf ons hotel. De moderne XC90 bleef even thuis. Aangekomen bij World of Volvo (lees: WoV) lijkt het aanrijden van de parkeergarage voor bezoekers inderdaad wat ingewikkeld, mede veroorzaakt door de grootschalige werkzaamheden aan een nieuw themapark in de buurt. Immers, WoV ligt in een event-omgeving met o.a. een bestaand pretpark en straks ook Oceania (een water-themapark). Een interessante

mix die wellicht een kruisbestuiving geeft qua wederzijdse bezoekers. Alleen al vanuit architectonisch standpunt is WoV een bezoek meer dan waard. Ontworpen door Henning Larsen architecten (Kopenhagen) met de bedoeling een 'landmark' te bouwen waar je (quote) 'vrijelijk in en uit de verschillende ervaringen met het merk Volvo kunt lopen'. Onze clubleden denken eerder vanuit het verleden aan het merk. Logisch, maar WoV wil nu juist een ervaring bieden met een mix van verleden (waar kom je vandaan), heden (wat doe je) en nog belangrijker; waar ga je als merk naar toe, de toekomst. Dat is

World of Volvo: Volvo'



Onlangs togen twee redactieleden naar World of Volvo, het nieuwe 'experience centre' van ons favoriete merk. Een beetje beladen plek want al snel na de oplevering in 2024 waren de klachten vanuit onze club niet van de lucht: "deels nog niet open, verleden beetje weggestopt in een hoekje, megalomaan, geen echt museum meer, moeilijk te vinden", etc., etc.

Begrijpelijke kritiek maar, in tegenstelling tot de criticasters, hebben wij zeer genoten van het bezoek dat langer in beslag nam dan verwacht. Om dat contrast in beleving helder te krijgen hebben wij, naast onze ervaringen, contact gezocht met Viktoria Wallner, Chief Experience & Operating Officer van World of Volvo, voor een aantal vragen.

Niet alleen het gebouw is mooi, ook de verschillende tentoonstellingen en (digitale) presentaties van alle aspecten van het merk zijn prachtig ontworpen en uitgevoerd. Weliswaar waren een paar elementen nog niet in gebruik maar dat viel weg tegen de rest van de presentatie.

De waarden van Volvo

Misschien is het geheel voor sommigen wat al te 'corporate' maar op sommige punten ook weer zeer to the point v.w.b. de waarden waar het merk Volvo van oudsher voor staat zoals veiligheid. Een en ander is indrukwekkend weergegeven middels grote testimonials van mensen die een zware crash hebben overleefd dankzij de veiligheidsvoorzieningen en constructies van Volvo.

Maar hoe breng je de zwaarte van een botsing zonder gordel bij 30 km per uur over? Spoiler: laat je van een stapel van 8 stoelen naar beneden vallen en kijk wat het resultaat is. Niet goed, zoveel is duidelijk... Zo worden in aanschouwelijke presentaties alle aspecten van het merk Volvo getoond, of het nu gaat om auto's, OV, racing, grondverzet of wegtransport, alles komt aan bod. En voor de duidelijkheid: ook op een heldere én leuke manier voor kinderen.

Tijdens ons bezoek (het was kerstvakantie) was het uiteraard drukker

leden gerust te stellen: het is heus geen Disneyland en er is uiteraard een uitgebreide collectie (historische) voertuigen die ruim staat opgesteld. Niet al te omvangrijk en wellicht naar de mening van de liefhebber verre van compleet, maar daar ligt de nadruk dan ook niet op. Die ligt meer op de ontwikkeling van de diverse voertuigen dan op de noodzaak om een compleet historisch overzicht te bieden. We zien dus naast klassiekers bijvoorbeeld bussen en grondverzetmachines maar ook brandweerwagens en andere hulpvoertuigen, en zelfs de verschillende conceptcars.

Na een welbestede ochtend was er nog tijd om even bij de (life size!) Volvo Lego-auto's te kijken en voor een lunch in het uitstekende restaurant. Een mooie afsluiting van ons bezoek.

Een hele experience

Al met al hebben we in WoV een zeer goed beeld gekregen van wat Volvo is en waar het voor staat. En dat betreft zoals gezegd dus veel méér dan de klassiekers die wij zo graag koesteren. Was er dan helemaal niets aan te merken op WoV? Jazeker: bij alle tentoongestelde objecten staat een bord met uitleg. Helaas staan die zodanig dicht bij het object dat een mooie foto maken zonder die nogal aanwezige bordes een hele toer, zo niet onmogelijk is. Dat hebben we als puntje van aan-



dacht doorgegeven aan Viktoria. Of ze iets doet met deze opmerking van ons als Volvo-nerds valt te bezien. We horen het graag van jullie als volgende bezoekers. In ieder geval vinden wij WoV een aanrader en passen in de huidige ontwikkeling waarbij een mo-



Conceptcar van het vrouwen designteam

dern museum een echte experience wordt. Een plek waar je niet alleen kijkt naar oude spullen maar ook naar alles eromheen. Alleen zo krijg je een betere beleving van - in dit geval - voertuigen en een beroemd Zweeds merk.

s complete universum

dan normaal maar het viel op dat er erg veel bezoekers met kinderen waren. Iets dat je niet zou verwachten bij een ietwat technische experience. Maar Volvo heeft dat handig aangepakt door de verschillende belevingen goed te verpakken in een leuk en mooi digitaal jasje en waar mogelijk zelfs een 'hands on' experience te bieden.

Zoals bij de gigantische ballenbak waar je zelf, m.b.v. echte Volvo- graafmachines, de grijperbak kunt vullen met ballen en mag proberen die netjes opzij te leggen. Handig voor kids die een toekomst als (grijper)kraanmachinist wel zien zitten maar nog vaker zagen we vaders én moeders likkebaardend de handles hanteren... Om onze



volop interactieve displays in WoV

10 VRAGEN

Viktoria Wallner: Chief Experience & Operating Officer, World of Volvo



Ben je direct begonnen als leidinggevende van WoV of had je eerst een andere functie elders, bijvoorbeeld bij Volvo of een museum?

VW Ik ben begonnen als Chief Experience Officer maar sinds enige tijd sta ik ook aan het hoofd van de dagelijkse leiding. Ik heb twintig jaar ervaring in het werken met andere grote (sport)merken zoals o.a. Adidas, Reebok en Puma.

Hoe groot is het team van WoV?

VW Ons tentoonstellingsteam bestaat uit tien medewerkers; van administratief tot gids tot educatief medewerker, etc. Daarnaast tien mensen voor de infobalies, front office en in de functie van event host. Last but not least de shop: vier mensen plus een eventteam van vijf mensen.

Hoe is het idee voor een nieuw museum (of experience) ontstaan?

VW Volvo bestaat uit Volvo Cars en de Volvo Group en bedoeling van beide is niet alleen iets terug te doen voor de stad die veel voor Volvo betekent, maar ook het merk voor de toekomst beter voor het voetlicht brengen.

Wat was de briefing voor de architect?

VW Er was natuurlijk al een Volvo-museum, maar Volvo is veel meer dan haar verleden. Dus de briefing luidde: 'maak een gebouw dat niet alleen een landmark binnen de stad kan zijn maar ook gebouwd wordt naar de Scandinavische normen en waarden: welkom, open en inclusief maar ook duurzaam en een fijne ontmoetingsplaats voor de toekomst.'

Wat was de reden voor deze locatie?

VW De wens was een landmark midden in de stad en liefst in de nabijheid van andere eventlocaties. Dat is gelukt.

Hebben jullie bij de realisatie medewerking gekregen van de stad?

VW We werken inderdaad samen met Göteborg en de directe (toekomstige) partners binnen het eventgebied waar WoV is gebouwd zoals Liseberg, Universeum, Scandinavium Arena, Oceania, etc.

Hoe is de verhouding tussen WoV en het merk nu Volvo deels in Chinese handen is?

VW Belangrijk om te onthouden: de bij de Volvo

Group aangesloten bedrijven zijn honderd % Zweeds en Volvo Cars is eigendom van Geely. WoV is daarbij voor vijftig % eigendom van de Volvo Group en voor andere helft van Volvo Cars. Maar voor beide bedrijfsonderdelen geldt dat de focus ligt op design, specifiek bedacht voor toekomstige Volvo-gebruikers in combinatie met natuurlijk veiligheid en duurzaamheid. Dat willen we dus ook terug zien in WoV.

Hebben jullie regelmatig overleg met Volvo over visie, tentoonstellingen en ontwikkeling?

VW Ja, we hebben een overlegconstructie met de z.g. Board of Directors en een commissie t.b.v. merkactivatie waarmee we op regelmatige basis overleggen over mogelijke tentoonstellingen in relatie tot het merk. Daarnaast houden we contact met de projectteams van verschillende afdelingen zoals Design, Heritage, Archives, etc., zowel van de kant van Volvo Cars als van de Volvo Group.

WoV organiseert ook andere tentoonstellingen binnen haar gebouw. Ik zag o.a. een tentoonstelling genaamd 'To the moon and back'. Los van een eventuele technische connectie lijkt me dat een beetje losgezongen van het merk Volvo. Is dat toeval of juist de bedoeling?

VW We willen tevens een platform zijn voor andere musea en partners van de stad. 'To the moon and back' is bijvoorbeeld georganiseerd door Hasselblad's Stifelsen's Museum, een andere iconisch (red: camera-) merk uit onze stad. De andere tentoonstelling over duurzaam bouwen werd georganiseerd door ons architectenbureau Henning Larsen. Zo is er altijd wel een invalshoek te vinden om onze tentoonstellingsruimte op een verantwoorde manier te vullen.

Missen jullie nog items in jullie collectie en zo ja, waar zoeken jullie nog naar?

VW We kijken altijd uit naar ontbrekende stukken voor onze collectie en waar nodig (bruik)lenen we stukken of voertuigen van musea en/of particulieren om het verhaal van ons merk te vertellen.

Tekst en foto's: **Ineke Spijker en Ronald Bos**
Met dank aan Viktoria Wallner, World of Volvo

Dit overzicht laat de nieuwe leden van onze vereniging zien en helaas ook de leden die overleden zijn.
Alle nieuwe leden en nabestaanden van de overleden leden hebben toestemming gegeven voor publicatie.

Nieuwe leden

Lidnr	Name	Plaats			
16186	J.H.A. van den Oord	Tilburg	20257	G.C. de Wit	Surhuisterveen
18741	J.W. Molenaar	Enschede	20258	J.C.W. van der Gulik	Veessen
19487	H.R. Schapelhouman	Havelte	20259	G. Batterink	Rottevalle
19523	W. Slijkerman	Winkel	20260	T.V.J. Thomas	Bave
19804	B.A.J. Meijer	Gieterveen	20262	C.J.H. Janssen	Oosterhout
20212	W. Kreukniet	Schagerbrug	20263	W. van der Veen	Erica
20216	D.W.M. van Gils	Kaatsheuvel	20264	M. Lichtevelde	Boxmeer
20217	W. van Gemert	Mol	20265	W. Kooistra	Surhuisterveen
20218	P.M. Bax	Berlicum	20266	M. Hut	Veendam
20219	S.W.N. Nielsen	Egtved	20267	J.H. Kroeze	Enschede
20221	M.M.L.J. Torbijn	Wissenkerke	20268	E.J. Ludwig	Eelde
20223	J.G.M. Verheijen	Ospel	20270	A. Zijlstra	Gorredijk
20224	A.J. Heilig	Ijmuiden	20271	A.A. Snoek	Delfshuizen
20226	P.G.Z.J. Schneider	Meersel-Dreef	20272	J. Schriever	Paterswolde
20227	M.J. Kuipers	Schoorl	20273	J. Mulder	Nagele
20229	R.J.M. Luijendijk	Puttershoek	20274	D.A. Runhart	Nijverdal
20230	P. de Bakker	Utrecht	20277	B. Kokkelkoren	Ens
20235	R. Kappert	Luttenberg	20279	M.P.G. Gruijters	Helmond
20237	R. de Smedt	Rebecq	20280	L. Tegelaar	Gramsbergen
20239	A. Boelen	Bodegraven	20281	J. Campfens	s-Gravenhage
20240	H.J.J. Ram	Wiesbaden	20283	JK Kenens	Diepenbeek
20241	B.T.M. van Onna	Venlo	20284	C.L. Schellevis	Reduzum
20243	S.L. Kingma	Amsterdam	20285	P Roos	Heeswijk Dinther
20245	G.H.M. Hendrix	Terwolde	20286	M L Kingma	Terkaple
20246	A. van Tienhoven	Rotterdam	20287	HAA van Amerongen	Dalfsen
20249	W.A.M. Kemperink	Rosmalen	20288	MHH Vissers	Neer
20250	G.A. Veldman	Raalte	20291	AJW Emmen	Oost West En Middelbeers
20255	J. J. Zwaan	Mijdrecht	51833	F.P. van Beek	Onnen
20256	R.J.M. Ploegman	Melick			

nordicar
Kwaliteitsonderdelen voor uw Volvo



- interieur - bekleding
- verlichting - velgen
- schokbrekers - vering
- rubbers - afdichtingen
- plaatwerk - sierlijsten
- service onderdelen
- en nog véél meer!

Bestel via 072 - 57 53 202
of op nordicar.com

Combi Garage vof 

Het adres voor alle Volvo's

Volvo Specialist
Westerbroek Tel. 0504041318
www.combigarage.nl



N-W NOORDWEST

Deze vrijdagavond was regio Noord-West op bezoek bij Autoservice Bakker Noord-Scharweide

Reinout Bakker geeft enthousiast leiding aan de werkplaats en stelde zijn prachtige garage aan ons ter beschikking. Daar kregen wij uitleg over APK-keuringen door Robin Tromp die daar al zestien jaar werkt. Robin is de zoon van Jos, ons medebestuurder van

regio Noord-West, en de schoonzoon van Reinout. Dus het bleef die avond in de familie.

Met 21 personen, waaronder een aantal nieuwe en een aantal trouwe bezoekers, was de opkomst heel goed te noemen. Na uitgebreid bijgekleet te hebben onder het genot van koffie, thee, koek én kruidnoten, heette

Jos ons allemaal welkom en kon de uitleg starten. Een Katterug, een Amazon, een 164 en een XC90 T8 van recente datum gaven een aantrekkelijk kijk op de evolutie van Volvo vanaf 1964 tot nu!

De Katterug van Hans Wierbosch werd als eerste onder de loep genomen door Robin. Deze gebruiksauto, onder andere voor rally's



U zult zeggen: "Maar onze auto's ouder dan vijftig jaar hoeven toch helemaal niet APK gekeurd te worden?" Dat is zeker waar. Sinds 2021 zijn oldtimers van vijftig jaar of ouder vrijgesteld van deze keuring. Maar het is absoluut geen onverstandige uitgave om jaarlijks een vakkundig, onafhankelijk oog naar onze techniek te laten kijken en te zorgen dat wij voor onszelf maar zeker ook voor onze medeweggebruikers geen potentieel gevaar op de weg vormen. En daarbij ook nog een grotere kans lopen op schade aan onze, zo geliefde vehikels. Het is hoofdzakelijk een keuring betreffende veiligheid, milieu en registratie van de kilometerstand, de voertuig-identificatie en de gebruikte brandstof. De complete keuringseisen zal ik in dit verslag niet vermelden. Ik pik er een slechts een klein aantal uit.

Donkerblauwe kentekenplaten zijn alleen toegestaan op voertuigen die vóór 1 januari 1978 in gebruik zijn genomen en voorzien van een kenteken met twee groepen van twee cijfers en één groep van twee letters. De stuurinrichting, wielop-

hanging, rubbers en wiel-lagers mogen slechts beperkte speling hebben. De remmen mogen bij een remmentest, die drie keer herhaald mag worden, maximaal 30% in remkracht verschillen tussen links en rechts. En dat valt nog niet mee voor onze, soms ietwat onvoorzien aangrijpende trommelremmetjes!

Hans gaf bij zijn auto al aan de laatste week een "klonk" te horen bij het remmen. Ook Robin bleek bij de remmentest deze "klonk" op te vallen. Nadere inspectie leerde dat er toch een flink aantal boutjes van de voorwielophanging niet helemaal vast bleken te zitten. Daardoor kon de vooras iets kantelen. Dit bewees gelijk het nut van een periodieke keuring. Het is immers lastig rijden met uitsluitend achterwielen. Om het nog maar helemaal niet over in de juiste richting sturen te hebben. Door Robin werd dit probleem meteen opgelost, lees aangedraaid! Het uitlaatsysteem moet dicht zijn. Als je niet vergiftigd wilt worden tijdens een rit, is ook dit zeker geen overbodige luxe. De zichtbare boutjes en moertjes van spruitstukken en uit-

en grote ritten, was voorzien van de nodige wijzers en klokken én een fietskilometerteller voor de exacte snelheidsweergave. Onze lint-kilometertellers geven namelijk slechts een indicatie van de actuele snelheid en leveren zeker niet de juiste informatie bij rally's. Een prima oplossing tegen een aantrekkelijk kostenplaatje, aldus Hans.



laatklemmen moeten aanwezig zijn en bij voorkeur ook vastzitten.

Kijk ook eens naar de banden. Vijf jaar is al redelijk op leeftijd, maar eigenlijk te oud. En wanneer je denkt met goedkope bandjes klaar te zijn, vergeet het maar. Deze verdrogen meestal nog sneller dan vers brood. De oorzaak is meestal het gebrek aan weekmakers (in de banden, niet het brood). Ook kunnen deze na 10.000 kilometer al volledig versleten zijn. Dus ook hier geldt: goedkoop is duurkoop en dan hebben we het ook hier nog niet eens over de veiligheid. Wat roest in en aan dorpels mag gerust en hoeft zeker niet meteen tot afkeur te leiden.

Hierna werd er door Robin ook nog kritisch naar de Amazon en de 164 gekeken. Voortschrijdende techniek is dan ook geen garantie dat het snel goed is. Meer onderdelen betekent sowieso ook meer kans op niet direct zichtbare defecten en mogelijke afkeur.

Er werd nog uitgebreid nagepraat onder het genot van een hapje en een drankje. Reinout en Robin kregen een mooie versnapering aangeboden van Jos, als dank voor de geweldige en gastvrije ontvangst. Na deze leerzame avond gingen wij allemaal tevreden en vol veilige voornemens naar huis. Het is goed te weten dat er dus nog garages zijn als Autoservice Bakker. Met betrokken monteurs die niet vies zijn van een klassieker of oldtimer en de nodige aandacht en zorg kunnen bieden voor onderhoud en veiligheid van onze Volvo's.

Wij kunnen dus op deze manier dan ook nog jaren blijven rollen!

Rox Wardenaar

Tijdens de zeer geslaagde "Eindejaarsviering" van Regio-West hebben we afscheid genomen van Jan Pieter Bal als bestuurslid en secretaris van Regio-West. Als blijk van waardering ontving hij daarbij een mooi boeket bloemen en een cadeau-bon van het VKO.

Jan Pieter is onze regio secretaris geweest van 2006 tot 2015. Het stokje is van 2015 tot 2023 overgenomen door Astrid Snijder. Mede door haar verhuizing

secretariaatswerk weer op te pakken.

Die rol heeft altijd zoals vanouds hij zeer adequaat en kundig vervuld, ook de onderlinge samenwerking is altijd heel plezierig verlopen. Zijn inbreng hebben we ook als heel waardevol ervaren. Maar de tijd vliegt en de met hem overeengekomen twee interim jaren zijn ook weer omgevlogen. Helaas is het ons in de tussenliggende periode nog niet gelukt om nieuwe bestuursleden te vinden en



naar Brabant stopte zij als secretaris. We hebben toen weer een beroep gedaan op Jan Pieter Bal, gelukkig was hij bereid om voor een periode als interim het se-

cretariaatswerk weer op te pakken.

Dat heeft uiteraard onze volle aandacht en tot de tijd dat we die vacature hebben kunnen invullen,

zullen we zaken intern naar vermogen oplossen.

We hebben voorlopig het secretariaatswerk als volgt opgedeeld: ondergetekende zal voorlopig het correspondentieadres zijn en alle daarbij behorende taken vervullen, en de plaatsingen op de website en verspreiden van de nieuwsbrief zal verzorgd gaan worden door Joan Tacx.

Naar wij hopen zullen we spoedig versterking voor het Regiobestuur kunnen vinden en we doen dan ook een dringend beroep op onze leden, mochten zij belangstelling hebben om een poosje mee te draaien om te proeven wat wij als Regiobestuur zoal doen dan zijn zij van harte welkom.

Frans van der Geer

Voorzitter/penningmeester/secretaris VKV Regio-West.

De bijzondere collectie oldtimers van Gerrit Schotte

Ons gewaardeerd lid Gerrit Schotte heeft een bijzondere collectie mooie oldtimer Volvo's. Enige tijd geleden belde hij mij met de vraag of wij het als Regio-West misschien leuk zouden vinden zijn collectie te komen bekijken.

Die vraag was niet aan dovemansoren besteed.





Gerrit goed zichtbaar en duidelijk hoorbaar

Natuurlijk wilden wij graag gebruikmaken van dat aanbod. In overleg hebben wij vervolgens een datum vastgesteld.

Dat deze activiteit door onze leden op prijs werd gesteld, bleek wel toen we de aankondiging in onze nieuwsbrief plaatsten en inschrijving voor deze activiteit hadden opengesteld, want in no time was de inschrijving volgeboekt. Deze

was namelijk gelimiteerd tot vijftig personen en al snel bleek dat we mensen moesten teleurstellen. Ik kan alvast verklappen dat er voor die leden volgend voorjaar een herkansing komt. Afgelopen 15 november was het dan zover. We werden zeer gastvrij ontvangen in Delfgauw in de bedrijfshal met aangrenzende kasruimte waar de collectie van Gerrit stond opgesteld. Het bijzondere aan zijn collectie is dat het zowel Volvo vrachtwagens als Volvo personenauto's betreft. En niet zomaar klassiekers, maar diverse exemplaren zijn zogeheten 'zijkleppers'. Als ik het goed onthouden heb, is zijn oudste exemplaar zelfs een vrachtwagen uit 1929.

Er was bij binnenkomst voor iedereen koffie en thee met een lekker koekje en later zelfs ook diverse drankjes met borrelnootjes etc. We werden er echt ver-

wend. Toen vrijwel iedereen aanwezig was, hield ik een welkomswordje waarin ik uiteraard Gerrit bedankte voor de geboden gelegenheid. Fijn dat leden dit voor andere leden willen doen. Daarna gaf ik hem het woord om zijn verhaal te doen over zijn hobby. Om voor iedereen goed zichtbaar en vooral ook goed hoorbaar te zijn, klom Gerrit op de open bak van een van zijn vrachtwagens.

In zijn verhaal werd duidelijk dat hij zijn voorliefde voor Volvo's niet van een vreemde had. Zijn vader had namelijk vroeger al een Volvo 445 Duett gekocht en heeft daarna nooit meer anders dan Volvo gereden. Doordat zijn vader een aannemingsbedrijf had waar Gerrit medefirmant is geworden en nog weer later het bedrijf had overgenomen, was er behoefte aan een vrachtwagen. Dat werd dus een Volvo vracht-

wagen. Al heel vroeg is Gerrit begonnen met zijn hobby: het opbouwen van een klassieke Volvo-collectie. Nadat hij zijn aannemingsbedrijf heeft overgedaan en gestopt is met beroepsmatig werken, werd zijn collectie verder uitgebreid. Gerrit heeft heel veel (buitenlandse) ritten gemaakt met een van zijn klassieke Volvo's. Het is indrukwekkend te horen waar hij allemaal geweest is, voornamelijk met zijn klassieke vrachtwagens, zelfs tot aan de poolcirkel.

Wat ook duidelijk werd uit zijn verhaal is dat het onderhouden van een Volvo vrachtwagen van heel andere orde is dan dat van een klassieke Volvo personenauto. Het is vaak een hele opgave om onderdelen te vinden en die moeten dan meestal ook overal vandaan komen. Na dat Gerrit zijn verhaal gehouden had, kreeg een-



Hele echte oldtimers

ieder de gelegenheid om de uitgestalde auto's uitgebreid te bekijken. Er lag heel veel documentatie en fotomateriaal van zijn collectie waardoor je een heel goed beeld kreeg van onder andere de vele verre reizen en de diverse restauraties.

Omdat de dag na ons bezoek er ook een bijeenkomst van het Volvo Zijklepper Register gepland stond,

had de ons welbekende Ed Blonk ook alvast zijn (schitterende) Volvo zijklepper bestelwagen bij de collectie van Gerrit Schotte geplaatst. Die paste er overigens perfect bij.

We hebben genoten van al het moois van de bijzondere collectie van Gerrit en zijn gastvrijheid, waarvoor langs deze weg nogmaals dank.

Frans van der Geer

ten waar ze in grote lijnen op moet letten.

Zodra de achttien deelnemers aanwezig zijn starten we de dag. Jaap Blijleven en Cor Kraaijeveld geven uitleg. Jaap gaat de bij de 'bovenkant' van de auto langs en Cor aan de 'onderzijde'.

Jaap behandelt onder andere de portieren, ramen, stoelen, gordels, verlichting voor en achter, ruitwissers, ruitensproeiers en banden. Cor zet zijn Amazon Combi op de brug en gaat onder andere in op de vooras, achteras, lagers, stuurinrichting, rubbers, lekkages, remblokken, schijven, trommels, schokdempers en roest aan dragende delen.

Verder benoemen we ook het thema 'Winterklaar maken'. We zitten weer in de winterse periode, dus we

moeten ons daar een beetje op voorbereiden. Velen van ons doen de auto in de stalling. Dus een aantal maanden niet rijden. Hoe zet je de auto dan netjes weg? Gooien we alleen een kleed erover en klaar? Een belangrijk aandachtspunt is benzine. De huidige brandstoffen verouderen sneller en trekken ook vocht aan (door de ethanol). Velen van ons tanken de duurdere 98, maar deze is niet altijd ethanol vrij. Dus wel even in de gaten houden. En de accu aan de druppellader kan ook geen kwaad.

Er is natuurlijk ook een categorie 'doorrijders'. De vraag is; als mensen de winter willen trotseren, wat zijn dan de punten waar doorrijders op moeten letten? Wat kun je het beste even nakijken voor het echt koud wordt? Het

M MIDDEN

Nieuws uit de regio: Regio Midden

We hebben 2025 afgesloten met een Themadag Techniek, met als onderwerp: 'Voldoet mijn klassieke Volvo nog aan de APK-Norm?' Auto's van vijftig jaar en ouder hoeven niet

meer gekeurd te worden, maar hoe controleer je nu of de auto nog steeds APK-waardig is? Met andere woorden 'rij ik nog wel veilig'? Op deze themadag zijn we hier dieper op ingegaan zodat de deelnemers na afloop van de dag we-



is natuurlijk belangrijk dat de banden en de remmen in goede conditie zijn maar denk ook aan de koelvloeistof en ruitenvloeistof. Deze moeten vorstbestendig zijn. Zodra het echt koud wordt is de conditie van de accu een aandachtspunt. Een accu die het boven nul goed doet kan onder nul zomaar zijn kracht verliezen. En een goedwerkende raamventilatie voorkomt beslagen ramen. Om een uur of één 's-middags sluiten we de the-

madag af. We zijn een stuk wijzer geworden! Maar ondanks dat onze Volvo's van vijftig jaar of ouder niet meer APK-plichtig zijn, kan zeker geen kwaad om bijvoorbeeld om de twee of drie jaar een APK-check te laten doen bij een Volvo oldtimer garage.

In 2026 hebben we weer een nieuw programma met allerlei leuke evenementen. Houd de agenda in de gaten! Graag tot ziens op een volgend Volvo Klassieker evenement!

ZUID

Verslag technische avond smeermiddelen bij VKO Waalwijk

Op vrijdagavond 31 oktober was er door het bestuur van Regio Zuid een technische avond georganiseerd in "ons" nieuwe VKO in Waalwijk.

Zoals bij alle activiteiten welke door het regiobestuur worden georganiseerd was ook op deze avond de belangstelling erg groot, er waren meer mensen dan we bij het VKO konden ontvangen.

Op deze avond werd er door Dhr. Cees Sonneveldt, voormalig hoofd productie techniek bij Q8, een presentatie gegeven omtrent de ontwikkeling van smeermiddelen (oliën) door de jaren heen. In het bijzonder welk type het meest geschikt is voor klassieke motoren zoals in onze Volvo's tot de jaren tachtig, voor de invoering van de katalysator.

We werden zoals altijd door Han welkom geheten en natuurlijk was er ook weer voldoende koffie en ook overvloedig veel "krukskes" aanwezig. Ook bedankte hij Wilbert

Verhoeven die voor deze avond het VKO beschikbaar had gesteld en die zijn team bereid had gevonden om na afloop van de presentatie, in opgesplitste groepjes, rondleidingen te verzorgen.

Dan de presentatie van Cees, ik was benieuwd. Mijn kennis houd zo ongeveer wel op bij type aanduidingen zoals 15W40 / 20W50 / 75W90. Al vrij snel nadat Cees met zijn presentatie was begonnen, begon het mij enigszins te duizelen. Waar olie vandaan komt en hoe hij gemaakt wordt en ook de functies die hij heeft zoals smeren, koelen, reinigen en afdichten was nog te volgen en te onthouden. Het is goed dat Luuk heeft besloten de gehele presentatie op de website plaatsen waardoor alles nog eens rustig nagelezen kan worden.

<https://www.volvokv.nl/documentatie/regio-s-en-registers/ontwikkeling-motorolie>

Cees heeft in 2024 dezelfde presentatie al een keer voor Regio NoordWest gehouden, een verslag is te vinden in VKM 107. Erg



Wat staat er op dat olieblok

indrukwekkend was de rondleiding door het nieuwe VKO. Wat ligt er een ongelooflijke hoeveelheid aan nieuwe maar ook gebruikte onderdelen. Tot het kleinste clipje, teveel om op te noemen. Alles erg goed georganiseerd en overzichtelijk. Op het achterterrein staan nog een aantal containers waarin een enorme hoeveelheid nog uit te zoeken gebruikte onderdelen zitten. Er is zeker nog veel werk te verzetten maar wat een enorme prestatie heeft Wilbert met zijn team vrijwilligers het afgelopen jaar geleverd. Iedereen was onder de indruk.

Vol vertrouwen dat het

met de onderdelenvoorziening voor onze Volvo's dik in orde is en dat ik nu ook weet wat het verschil tussen olijfolie en smeerolie is, ben ik weer naar huis gereden. Het was weer een gezellige en interessante avond.

Jos Kroon

Sleuteldag Regio Zuid, 25 oktober 2025

Op een sombere, natte zaterdag eind oktober was ik voor een sleuteldag al vroeg op pad naar Milheeze. Ik moest van ver komen en was vroeg ingepland, dus bij vertrek was het nog donker ook. Lampen, ruitwissers en de ventilator

aan; je gunt je Katterug en je zelf wel wat beters.

Maar ik had er al lang naar uitgekeken, in het voorjaar bleek namelijk dat de carburateur een nieuwe sproeierbuis en -naald nodig had om de motor op benzine weer net zo lekker te laten snorren als normaal op LPG. Van Han Misdom had ik een door hem gemodificeerde sproeierbuis gekocht, elders een sproeiernaald en nog wat verder benodigd materiaal aangeschaft en een dagje voor de klus uitgetrokken. Maar oei, wat zat alles vast. En hoever kan je dan gaan met geweld?

Na kort overleg met Han besloten om te wachten tot een volgende sleuteldag, zodat er dan passend gereedschap, deskundigheid en ervaring ingezet kon worden.

In Milheeze werden we gastvrij onthaald bij Auto van Dinther, een gemiddelijke garage voor de wat oudere Volvo's. En met verstand van echte auto's, verder reikend dan de toverspreuk 'ctrl-alt-del' voor de huidige tablets-op-wielen. Zelf de carburateur uitgebouwd en met bewondering gekeken waar deskundig geweld toe in staat is. Het handeltje zelf weer ingebouwd en dan alleen nog even wachten tot er afgesteld kon worden.

In de tussentijd gezellig meegekeken en gesproken met andere sleutelaars. Naast standaardwerk als doorsmeren en olie verversen, kwam ook remmencontrole met ontluchten en vloeistof verversen meermaals aan bod. Bij enkele auto's moest er het nodige afgesteld worden aan ontsteking en carburateur. En ook niet onbelangrijk, de mogelijkheid van deskundi-

ge inspectie en het krijgen van tactische tips.

De familie Van Dinther was volop aanwezig, liep geïnteresseerd rond en gaf waar nodig waardevol advies. Ook was er voor ieder van ons een fijne broodjesmaaltijd.

Tegen de tijd dat de sleuteldag ten einde liep was het weer enigszins opgeklaard. En de Katterug reed op de terugweg weer als een zonnetje. Een goed slot van een echte herfstdag.

Klaas de Dood

Bezoek aan privémuseum: DAF passie in Heerlen

Op zaterdag 22 november 2025 werden we niet alleen door de Volvo klassieker vereniging vlag verwelkomd maar ook door drie prachtige Volvo's 850 T5-R. In het midden stond een 850 in de kleur "dark olive pearl", geflankeerd door een sedan en een Estate in de kleur cream yellow. Deze auto's zijn van de schoonzoon van onze gastheer.

Bij binnenkomst zien we een DAF 32 pick-up met huid met daarop het logo van Oostwegel. Vervolgens valt ons oog op een veertigtal DAFjes die in gelid staan te pronken. Na welkom geheten te zijn door Han en Elly genieten we van een kop koffie/thee en een stuk Limburgse vlaai. Tijdens de introductie meldde Han dat er bij deze bijeenkomst niet uitsluitend leden uit regio Zuid aanwezig waren maar ook deelnemers uit Lisse, Schagerbrug, Alkmaar en Lommel (België), die voor deze unieke DAF-collectie de rit naar Heerlen gemaakt hadden. Vervolgens vertelt museum eigenaar Maurice Oostwegel over zichzelf en zijn be-

drijven. Zijn vader had een edelmetaal bedrijf, waar onder andere de staatsmijnen platina producten lieten gieten. Al snel werden ook gerelateerde niet-edelmetaal producten geproduceerd, waardoor er naast de edelmetaalmederij een fijnmechanische industriële werkplaats ontstond. De bedrijfswagen van pa Oostwegel was een DAF

vend was. Daaruit voortvloeiend ontstonden Trade Port Trailerservice in Venlo, Parkstad Trailerservice in Heerlen, Oostwegel Special Products & Fijnmechanische industrie Oostwegel in Heerlen. De laatste twee bedrijven zijn samengevoegd en produceren met behulp van Okuma CNC draai- en freesmachines kwaliteitsproducten met



Dhr Oostwegels geeft een overzicht van alle modellen

bestel. Tijdens het afleveren van onderdelen bij de staatsmijnen kon de jonge Maurice, verstopt in de bestelbak, meerijden. Zo werd het DAF-zaadje geplant. Na een bedrijfseconomische studie werd hij accountant en werd er een financieel administratiekantoor gestart. Toen het door de mijnsluiting minder goed ging met het bedrijf van zijn vader, herstructureerde hij met zijn bedrijfskundige kennis het bedrijf zodanig dat het na twee jaar weer winstge-

zeer kleine toleranties. Deze bedrijven worden momenteel geleid door zijn kinderen.

Als hobby heeft Maurice het verzamelen van DAF personenwagens, wat op dezelfde voortvarende manier wordt aangepakt als het aansturen van zijn bedrijven. Uit de kwaliteit van de DAF's in de collectie, allen gerestaureerd door Toon van Heumen, blijkt niet alleen het vakmanschap van Toon maar ook het streven naar het allerbeste, alles moet kloppen.

Als ervaren bedrijfskundige splitst Maurice het aankoopproces van een nieuwe auto op in drie stappen; een goede auto verkoopt zichzelf, er moet een goed gevoel zijn met de verkoper en last but not least moet hij zijn vrouw Margo zien te overtuigen. Bij bloemisterij Ger Wagemans wordt volgens de inmiddels bekende specificaties een groot

hij door onder andere een DAF 33 Combi uit te lenen aan NedCar. Ook voor het industriële mijnervoertuig in de oostelijke mijnstreek heeft hij een warm hart. Een stuk van de ladder van de Lange Jan, het enige restant van de 135 meter hoge schoorsteen van de Heerlense Oranje Nassau-mijn, wordt gekoesterd en zal hopelijk deel uit gaan

ten, die voldeden aan de US-wetgeving van die tijd. Tenslotte het zogenaamde derde type 600. Alle DAF 600 types hebben een door van Doorne ontwikkelde 600cc luchtgekoelde boxermotor, automatische variomatic versnelling en een hoog dak, zodat je met je hoed op in de auto kon zitten.

Na de DAF 600 kwam de 750 met een motorinhoud van 750cc, gevolgd door de Daffodil (DAF 30, 31 en 32). De carrosserie van deze DAF's is meer rechthoekig waardoor onder andere de binnenruimte groter werd. Van de DAF 32 staat er ook een bestelauto versie, die omgebouwd is naar de toenmalige wegwacht uitvoering en een DAF 32 Combi, een bestel uitvoering met achterbank. Naast de bovengenoemde 33 Combi, die uitgeleend is aan VDL-NedCar, staat er ook een DAF 33 bestel die omgebouwd is zodat ook de bouwmeester meekan.

Een grote verandering in het carrosserie ontwerp van de DAF kwam met de door Michelotti ontworpen DAF 44 met inmiddels 850cc motor. Deze DAF werd zowel in Eindhoven als later in Born gebouwd. De DAF 44 werd opgevolgd door de DAF 46, met dezelfde motor maar i.v.m. gewichtsbesparing slechts de helft van de Variomatic, met dus ook één riem. Deze DAF 46 werd ook nog in de Volvo tijd onder de DAF naam verkocht.

Vanaf de DAF 55 (in dezelfde carrosserie vorm als de 44) werd de luchtgekoelde boxermotor vervangen door een bij Renault ingekochte 1100cc viercilinder watergekoelde motor. Met deze auto probeert DAF het oubollige imago te veranderen door mee te

doen aan rally's en zelfs met een Formule 3 auto met Variomatic te gaan racen. Als onderdeel van deze gewijzigde marketing komt uiteindelijk ook de DAF marathon versie op de markt, zowel de 55 als 66, met een 1300 cc motor. Uiteraard staan de carrosserie varianten; sedan, stationcar bestel (zelfs de zeer zeldzame 66 bestel) en coupé in de collectie. Naast deze "Born in Born" DAF's, zien we een in Zweden gebouwde DAF-Kalmar, die ingezet werd door de Zweedse posterijen en een voor het Nederlandse leger ontwikkelde DAF 66 YA. Ook staat een met dikke bumpers uitgevoerde Volvo 66 sedan in de collectie.

Naast deze DAF-collectie, waarvan een verdieping lager ook nog een strandauto, twee pick-ups en een 600 op restauratie staan te wachten, staan er ook nog enkele vreemdgangers zoals VW's (Kever en Samba bus), een Porsche 356 en een MK2 Jaguar. Ook deze auto's verkeren in concoursstaat.

Na afloop volgt het gebruikelijke napraten met een hapje en een drankje. Diep onder de indruk van de collectie, maar vooral ook door de warme ontvangst van de familie Oostwegel, gaat iedereen tevreden en voldaan naar huis.

Maurice Hermans

Van de bestuurstafel

Op het moment van dit schrijven zijn we nog volop bezig met de invulling van het jaarprogramma 2026. Nog niet alle data liggen vast. Houd daarom de nieuwsbrieven en de agenda op de website in de gaten voor de meest recente info.



boeket bloemen besteld waarop Margo, met een brede glimlach, aangeeft dat ze weet hoe laat het is. De interesse voor het behouden van het Nederlandse industriële erfgoed en maakindustrie gaat verder dan het verzamelen van DAF personenwagens. Samen met enkele oud-directeuren van VDL-NedCar heeft Maurice bijgedragen aan de verzameling van de diverse personenauto's die ooit in de voormalige DAF fabrieken in Born geproduceerd zijn. Dit deed

maken van het culturele erfgoed Zuid-Limburg.

Na de introductie volgt een rondgang langs de DAF collectie.

Van de DAF 600 heeft Maurice vier verschillende uitvoeringen: Het eerste type uit 1958, met oortjes (richtingaanwijzer op de middenstijl) en kleine koplampen. Het tweede type heeft grote koplampen en de knipperlichten aan de voorkant. Een Amerikaanse uitvoering van het tweede type DAF 600 heeft 2 cm grotere bumperrozet-

Geslaagde Strooptocht

Na een gezellige zaterdagavond met vrienden, gaat de wekker op zondag 9 november wel erg vroeg. De dag van de Strooptocht begint gelijk al met keuzes-tress: neem ik de P1800S of de subliem rijdende 480 ES? Omdat ik aan het 'knutselen' ben aan de P1800S, is de keuze snel gemaakt: het wordt een dagje uit met de 480 ES.

Op naar Rheden (Gld) waar we ons moeten melden voor heerlijke koffie en gebak bij restaurant De Ruif aan de Heuvensweg 6. Maar onderweg uit Noord Holland eerst mijn vaste maat Peter Ynema ophalen in Apeldoorn. Na een snel kopje koffie op naar Rheden.

Het is bewolkt maar droog en iets later aankomend treffen we een blijde groep Volvo-rijders aan die elkaars weerzien luid lieten blijken. Steven Jan Geritsen opende de bijeenkomst en heette iedereen hartelijk welkom. Hij toonde zich verrast dat er vijftig deelnemers verdeeld over 27 auto's aanwezig waren. Uiteraard bestond het me-

rendeel van de auto's uit P1800's, maar er was ook een oerhollandse Volvo 66 (van onze PR-medewerkster Marieke Franse), een paar prachtige auto's uit de 100- en 200-serie en onze 480.

Voordat we vertrokken, nam Ludger vanZwetselaar het woord en herdacht in zijn toespraak het overlijden van Willem van der Waal. Willem was jarenlang bestuurslid, organisator en deelnemer aan de vele dag- en weekendritten. Ludger gebruikte dit moment tevens om aan te geven dat er dus een bestuursvacature is bij het P1800 register. Wie-o-wie? Meld u aan bij Ludger!

Prettig was het ook dat bestuurslid Marc Harleman aanwezig was. Hij gaf aan dat hij het een eer vond om een 25-jarig lid in het zonnetje te zetten. Het betrof Markus van der Werf die blij de cadeaubon in ontvangst nam. Vervolgens kroop iedereen achter het stuur en startte aan de hand van een 'bolletje-pijltje' routebeschrijving de fraaie rit. We kwamen onder meer in of langs Doesburg, Bronkhorst, Didam,

Velp, Rozendaal (Gld) en de buitenwijken van Arnhem. Het onderweg lunchen is

len te bezoeken, maar het 'plaatje' was prachtig! Aangekomen bij wederom



eveneens altijd een hoogtepunt. Peter en ik troffen Gerda en Woud van der Vegt in restaurant de 'Gouden Karper' in Hummelo en genoten van de diverse lunchgerechten inclusief (uiteraard alcoholvrije) drankjes.

De route werd weer opgepikt waarbij goudgekleurde bomen extra tot hun recht kwamen bij het schrale zonnetje dat soms even doorbrak.

Woud wist ons te verleiden om even van de route af te wijken en het kasteel 'Biljoen' in Velp en het kasteel 'Rosendaal' in Rozendaal te bekijken. Woud is betrokken bij het Gelders Landschap en kon veel details vertellen. De tijd was helaas te kort om de kaste-

restaurant De Ruif werd er teruggekeken op een gezellige dag en fraaie rit. Het vervolgens opgediende driegangen diner smaakte voortreffelijk.

Op enig moment bedankte Ludger onze dag-organisator Steven Jan voor zijn rit-actie. Applaus! Het viel zwaar om de geslaagde dag op te heffen en de terugreis te aanvaarden.

Na een kleine heerlijke zeshonderd kilometer met de 480 te hebben afgelegd, was het thuiskomen met een brede glimlach. De dag was weer TOP!

André de Reus

Van de sociale media waar het verder vrij rustig was de laatste tijd, kregen we



de volgende post: Helemaal stil was het niet, zo werd begin november de Strooptocht gereden van het P1800 register.

Daar deed Esther aan mee, ze was totaal niet bekend met deze wereld. "Vandaag mocht ik met Marieke op Volvo Vereniging Strooptocht. Met register hutsefluts (type auto en bult cijfers die mijn hersenen weigeren te onthouden). Veel gesprekken over oldtimers van het merk Volvo met nog meer typenummers en letters. Vraag me niet dit te reproduceren.

Wij lieten de gemiddelde leeftijd van de deelnemers zeer fors dalen. Prachtige rit door de Achterhoek omgeving Posbank, Rheden, Bronkhorst, Rha, Hummelooooo, langs Zutphen en door Doesburg en dan niet perse in die volgorde. Over de Lijkweg, waar je allerlei dingen bij kunt bedenken.

Ik was de navigator, voor het eerst. Nooit gedaan dus ik denk dat ik het wel kan. Superleuke dag gehad. Gestart met koffie en heerlijke appeltaart. Afgesloten met een drie gangen diner niveau dikke prima in restaurant de Ruif."

Jongeren

Uitnodiging toerit op Voorne-Putten

Al sinds ik meedoe met tourritten heb ik het idee om een keer zelf een rit vanuit mijn woonplaats uit te zetten. Ongeveer een jaar geleden ben ik hiermee begonnen. De diversiteit van het eiland Voorne-Putten is iets wat ik wilde laten terugkomen in de rit. Daarom start de rit met uitzicht op de Maasvlakte, met zijn grote fabrieken en indrukwekkende haven.

De start locatie ligt in het Voornes duin, dat onderdeel is van het Natura 2000 gebied. Ook bos, dijkes door uitgestrekte polder en oude vestingsteden zijn te vinden op Voorne-Putten. Al deze mooie plekjes heb ik met elkaar verbonden zodat er een route ontstond.

Deze route ben ik met mijn broertje gaan rijden. Na deze test heb ik nog het nodige veranderd, zoals straatjes waar met de auto niet gereden mag worden.

Na de nodig aanpassingen was ik tevreden met de route, maar dan?

Voor het organiseren van een rit is meer nodig. Hierbij

heb ik ondersteuning gevraagd en gekregen bij het Jongerenregister. Na het contact met het Jongerenregister ben ik een geschikt restaurant gaan zoeken, hebben we een datum met regio Zuid-West afgestemd en de rit in de VKV agenda gezet. Na het regelmatige contact met het Jongerenregister ben ik bij het bestuur gekomen, zij konden er goed iemand bij hebben.



Naast de geschreven routebeschrijving ben ik de route ook in bolletje-pijltje gaan uitwerken. Hierbij heb ik mijn best gedaan het zo makkelijk mogelijk te maken, dus juist voor deelnemers zonder ervaring een mooie kans om ervaring op te doen met bolletje-pijltje.

Al die mooie plekjes zijn maar half zo mooi zonder de bijpassende geschiedenis, daarom heb ik op de route-

beschrijving leuke weetjes geschreven. Op de routebeschrijving wordt verwezen naar het weetje over de plekken waar op dat moment langs komt, zo wordt het ook nog een leerzame dag!

Met plezier kan ik jullie vertellen dat de Route Voorne-Putten dus al in de agenda staat. Op 2 mei zal de rit verreden gaan worden en inschrijven kan vanaf 2 maart. Na de rit is er de mogelijkheid tot een buffet. Heeft u nog geen genoeg van het mooie Voorne-Putten? Zelfs

een overnachting met 10% korting behoort tot de mogelijkheden! Zo kunt u de dag erna nog een mooie wandeling maken door de duinen.

Ik heb al veel ideeën voor een volgende tourrit/activiteit. Dit is voor mij dus de eerste, maar zeker niet de laatste rit die ik organiseer voor de vereniging.

Lars van den Band,
bestuurslid jongerenregister.

IN MEMORIAM



Eddy Slootman

Zeer onverwacht is Eddy overleden. Eddy was echtgenoot van Agnes en zeer actief met het sleutelen aan zijn Volvo's. Samen met Marc al ruim 35 jaar in hun sleutel schuur. Eerst in Lieren en de laatste twee jaar in hun nieuwe schuur in Ederveen.

Eddy was erg actief in Regio Oost waar hij al vele jaren penningmeester was.

Wij gaan Eddy erg missen, veel kennis van Volvo's is verloren gegaan.

Regio Oost

Een nieuw relais in een oud jasje

Een van de onderwerpen tijdens de lezing was een nieuw relais in een oud jasje te monteren. De werkwijze is als volgt:



2.5mm gaatjes boren



Passen nieuw relais



Eindresultaat

- Schroef het oude relais op een plankje en zet het plankje in de bank-schroef.
- Boor het pertinax plaatje uit zodat het aluminium huis heel blijft.
- Verwijder het oude relais

- uit het aluminium huis
- Pas het nieuwe relais in het aluminium huis (verwijder eventueel de bevestigingslip)
- Vul het aluminium huis 60% met zwarte kit
- Plaats het nieuwe relais in het aluminium huis
- Na drogen overtollig kit wegsnijden.

Metten is Weten

Metten is weten. Zo begon Rob Funcke de technische avond van Regio Noord over de auto-elektriciteit met betrekking tot voornamelijk de Amazon. De avond werd geopend door Flok Boer waarna er onder het genot van een bak koffie en een plak koek (verzorgd door E.J.Catering - Beilen), kon worden afgetrapt.

De zeer aangename locatie was trouwens ook het adres van de uitbater, maar dit voor de laatste keer omdat ze verhuizen naar een groter onderkomen. Gezien de grote belangstelling was dit, om aan de omvangrijke vraag te voldoen, na 6 november de tweede avond (met ongeveer 25 belangstellenden).

Ondanks dat Rob niet alle vragen van de grotendeels ervaringsdeskundige toehoorders kon pareren, stond hij toch z'n mannetje voor wat betreft

een zeer duidelijke uitleg bij zijn PowerPoint presentatie.

De nadruk lag hierbij op de elektrische schema's.

Op opmerkingen uit het publiek over uitvergroten en kleuren van elektrische schema's, had Rob een beter alternatief. Op de site van Volvo Klassieker Vereniging staan namelijk de schema's uitgefilterd per component. Dus heb je bijvoorbeeld storing aan je ruitenwissers, dan is daarvan het elektrische schema apart in te zien. We zijn deze schema's stuk voor stuk langsgelopen en iedereen was er inderdaad van overtuigd dat dit een perfecte aanvulling is bij het storingzoeken.

Omdat elektriciteit niet te zien is, werd dit wat inzichtelijker gemaakt door de vergelijking met water:

Ook kwam ledverlichting aan de orde. Daarbij werd gewaarschuwd dat dit bij met name de koplampen wel allereerst uitgezocht moet worden of dit verzekeringstechnisch geaccepteerd wordt. Natuurlijk zorgt ledverlichting voor meer lichtopbrengst en minder stroomverbruik, maar voor hen die hechten aan originaliteit is dit een no-go. In het geval van slechte achterlichten is ook het 'verkeerswit' maken van de reflectoren achter de lampen een mo-

gelijkheid om betere zichtbaarheid te creëren.

Omdat er binnen onze Volvo Vereniging nog talloze 6 volt-installaties rijdend zijn, kwam dit ook iedere keer gedurende de avond langs. Bij 6 volt is dus de 'druk' de helft waardoor de kabels dikker moeten zijn en het ook bij alle aansluitingen kritischer wordt voor wat betreft massa en dergelijke.

Een hele goede tip van Rob was om bij storingzoeken altijd de massa mee te nemen naar het storingspunt. Hiermee bedoelt hij een kabel rechtstreeks op de massa van de accu waarmee gecontroleerd kan worden of de storing wel of niet een massaprobleem is. Dit zou met een lange startkabel kunnen. Verder had hij steeds diverse - uit eigen ervaring opgedane - tips die eenieder dankbaar in ontvangst nam. Ook kreeg iedereen de PowerPoint presentatie via de mail mee naar huis, een mooi naslagwerk.

Bij het bedanken van Rob en het afsluiten van de zeer leerzame avond, gaf Flok nog aan dat Rob dit soort avonden ook wel voor andere regio's wil verzorgen. Dus bij belangstelling graag contact opnemen met Regio Noord.

ELEKTRICITEIT IN VERGELIJKING MET WATER

Elektriciteit	Water
Volt (spanning)	Druk in bar
Ampère	Water
Watt (vermogen)	Aantal liters water
Watt per uur	Aantal liters water per uur
Dikte van de draad (snoer) in mm ²	Dikte buis (12, 15 of 22 mm)
Aantal watt = volt x ampère	Aantal liters water = bar x liters water

Eindejaarsafsluiting en programma 2026 van regio Zuid-West

Introductie: onze Regio Zuid-West bestaat uit heel Zeeland en een stukje Brabant, ofwel een grote Bolus met een worsten broodje.

Terugblik op 2025:

Dit voorjaar heeft Ger een rit uitgezet op Palmzondag genaamd Grensloos Gezegend, deze startte met koffie en wat lekkers. Bij de start van de rit was meneer pastoor met een inzegening "voor vele veilige kilometers" van onze Volvo's buiten bij de Maria Hemelvaartkerk te Nispen. De rit eindigde na met een driegang diner. Verzamelen was 's morgens en 's avonds in Café "de Gouden Leeuw" in Nispen.

De goed bezochte Technische dag was zoals gebruikelijk bij de ruime ga-

rage Volvo Cappendijk in Goes, voor technische problemen, sleutelen, taxaties en de sociale contacten.

Peter wilde de Zeelandrit in leven houden en het samen regelen met mensen "uut et Zeeuwse" die die het mooie van zijn of haar streek wil laten zien met een mooi uitgezette rit, goede voor en na versnaperingen, onderweg een leuk bezoek en een lokale specialiteit. Dit jaar was een Zeelandrit op Tholen, het was een goed succes. "Tholen daar kan je niet omheen" was uitgezet door Marja en Jaap, met ondersteuning van Peter en Marinka. We hadden gerekend op 80 tot 120 deelnemers gerekend, uiteindelijk hebben we 110 mensen op bezoek gehad. Er waren helaas wat rallyschildjes te weinig besteld.



Eindejaarsafsluiting was in Philipine met Mossels.

Agenda voor 2026:

- 21 maart Watersnood route in de Hoeksewaard
- 2 mei Rondje Voorne-Putten, met het Jongerenregister
- 4 juni Scheepswerk Arnhemuiden
- technische dag: waar hoe en wat nog onbekend maar houd de agenda in de gaten.

De Zeelandrit is eind september, deze vindt plaats in de 'Zak van Zuid-Beveland', uitgezet door Timo met assistentie van regio Zuid-west..

Als u ideeën heeft, kunt u ons altijd contacteren!

*Namens het bestuur Regio Zuid- West: **Ruud, Frank, Pieter, Wim en Peter***

Uitnodiging open dagen april 2026

Boy Herben Collectie

U bent van harte welkom om een kijkje in onze showroom te komen nemen, tevens wordt de gehele voorraad aan onderdelen te koop aangeboden tegen mooie prijzen. En wie weet staat er eindelijk de droomVolvo tussen waar u al jaren naar op zoek bent!

Datum: vrijdag 3 april en zaterdag 4 april

Tijd: tussen 11.00u en 17.00u

Adres: Wethoudersangersstraat 27 te Beek, Zuid-Limburg

Website: www.boyherben.com

Toegang: gratis en vrijblijvend

Lekker kopje koffie en een stukje vlaai van het huis.

Tip: Combineer deze bijzondere mogelijkheid met een bezoek aan Maastricht of geniet van de Limburgse natuur en/of in een van de vele culinaire restaurants in de regio.

ZO GOED ALS NIEUW

Advertenties voor de rubriek zo goed als nieuw worden geplaatst als ze voldoen aan de volgende voorwaarden:

1. Ze zijn verstuurd naar het juiste e-mailadres: redactie@volvokv.nl
2. Begin met het vermelden in welke rubriek uw advertentie geplaatst moet worden. U heeft de keuze uit: Aangeboden (auto's of onderdelen) of Gevraagd (auto's of onderdelen) of Overig.
3. Vermeld aan het eind van uw advertentie: Lidnummer (indien van toepassing, verplicht), naam, postcode en woonplaats, telefoonnummer en e-mailadres

En verder

De advertenties moeten voor kopijsluitingsdatum voor het volgende nummer van het VKM binnen zijn op uitsluitend het e-mailadres redactie@volvokv.nl. Te laat binnengekomen advertenties lopen gevaar niet te worden geplaatst en zullen indien mogelijk

doorschuiven naar het volgende VKM. De kopijsluitingsdatum vindt u voorin elk magazine. VKV-leden dienen hun lidnummer te vermelden en plaatsen gratis. De advertentie mag geen bedrijfsnaam bevatten, alleen privé personen kunnen hier gebruik van maken. De redactie heeft het recht om advertenties zonder opgave van redenen te weigeren. Niet-leden kunnen een advertentie plaatsen voor 15 euro per keer. Betaling uitsluitend door overmaken van de advertentie- kosten van 15 euro naar bankrekeningnummer NL56RA- B00147377064 t.n.v. Volvo Klassieker Vereniging te Varsseveld o.v.v. 'advertentie ZGAN'.

Let op: het bedrag moet binnen zijn vóór de sluitingsdatum van het volgende nummer van VKM! Opgenomen worden slechts advertenties met betrekking tot Volvo's. Men mag slechts 1 auto per nummer van VKM aanbieden. De advertentie mag maximaal 300 tekens lang zijn. Gebruik zo min mogelijk afkortingen. Bijgeleverde foto's, max. 1 per advertentie, worden geplaatst. Voor fouten is de redactie verder niet aansprakelijk.

AUTO

AANGEBODEN

Mooie **Volvo 164**, van chirurg New York, na 20 jaar tijd om afscheid te nemen. Onderhoud was bij Wim Bottinga, goede conditie, nieuwe ban-



den, rvs uitlaat, plaatwerk roestvrij, LPG tank, 123 ontsteking, veel reserve onderdelen. prijs 15.000 Wout Klappe Almere klappe.vdkamp@kpnmail.nl 06-20545464

Vanwege mijn leeftijd ga ik mijn schitterende 1987 **Jubileum - Volvo 244** verkopen. De auto verkeert van binnen en buiten in topstaat. Heeft uitgebreide reportage gehad in Volvo Drive nr 66 (2022) en in Volvologisch



september 2025. Koos van Reesch, Doetinchem. Koos@vanreesch.nl. 0622150258.

Volvo P221 Combi, bouwjaar 1966, recente restauratie, ivoorwit met lichtbruin interieur en hoofdsteunen. Motor B20A met elektrische overdrive, benzine en lpg.



Vraagprijs € 24.250,00. K.Schipper kschipper422@hotmail.com 3045 PL Rotterdam 0654770166

Volvo 1800ES 1972 DH-45-66
Uit USA in 1993, zijknipperlichten weg-gewerkt, oudere resto 2010 incl. interieur, kleur lichtblauw, 89. Met LPG. In



2009 gereviseerd B20E blok gemonteerd. Loopt slecht op benzine, lekker op gas. Wegens onvoldoende tijd, komt de garage nauwelijks uit. Bieden vanaf €20.000,- lidnummer 17734. Olaf Fugers 5611 KS Eindhoven 06-4141 1146 o.fugers@gmail.com

Na bijna 60(!) jaar bij de eerste eigenaar te hebben vertoefd, is het nu tijd dat er een andere liefhebber verder voor zorgt wegens overlijden op 98 jarige leeftijd. **Volvo 144** van 1967 heeft uiteraard geleefd, maar is steeds verzorgd en geheel rijklaar. De auto was van mijn oom. Ze hadden geen kinderen. Vraagprijs €5000. 0032 473 59 75 48 (Jos)



Unieke 760, 2.8 GLE Automatic 1983
2849 cc Groen, velours bekleding,
portierbekleding ook in groene stof.
Origineel Volvo radio/cassettesys-
teem. RVS sierlijsten. Originele licht-
metalen. Airco, stoelverw, tint glas,
lichtm. velgen met Michelinbanden,
kat. 51.673 km. 0683640339
jencbruinenberg@live.nl



met o.a. nieuwe kogel- en naaldla-
gers, hulpas, enkele originele syn-
chromesh ringen en keerringen/
pakkingen. Nooit gebruikt wegens
overschakeling op M41/overdrive.
Sindsdien droog gelagerd en regel-
matig getrond. Prijs 550 euro. Een



goede bak voor minder dan de kos-
ten van nieuwe onderdelen. Sjf
van Giersbergen, 5481BB Schijndel.
Jgiersbergen@kpnmail.nl

OVERIG AANGEBODEN

**Origineel werkplaatshandboek Volvo
480.** Deel 2; katern 4 t/m 9.
Nederlandstalige uitgave 1978/88,
in oorspronkelijke ringband. Prijs 75
euro, excl. verzendkosten.
Sjef van Giersbergen, 5481BB Schijn-
del. jgiersbergen@kpnmail.nl

Algemeen	0	00-99
Service en onderhoud	1	10-19
Motor met ophanging en uitrusting	2	20-29
Elektrische installatie en instrumenten	3	30-39
Transmissie	4	40-49
Remmen	5	50-59
Wielophanging en stuurinrichting	6	60-69
Vering, schokdempers en wielen	7	70-79
Carrosserie, interieur en bekleding	8	80-89
Diversen	9	90-99

ONDERDELEN AANGEBODEN

Volvo M40 versnellingsbak 254593/
314031. Afkomstig van mijn 1968'er
P220. In 1984 zorgvuldig opgebouwd

Twee portieren (links, rechts) com-
pleet en kofferdeksel van volvo ama-
zon tweedeurs 1967. Lidnr: 07301, Hub.
Starmans, 6026 TA Maarheeze, hub.
star@xs4all.nl, tel: 0495593622

Anti roest aanbevolen

Begin 2025 heb ik mijn Duett aan de
onderzijde een antiroestbehandeling
laten ondergaan, na een regioacti-
viteit bij Anti Roest Center te Alphen
aan den Rijn waar ik direct de op-
dracht voor de behandeling afsprak.
Mijn Duett heeft emotionele waarde

gekregen omdat hij al heel lang op
mijn naam staat. Zodanig, dat ik het
belangrijk vond om te laten doen. Er
waren wel een aantal slechte plek-
ken die eerst verholpen moesten
worden, maar het resultaat mag er
wezen.

H.v.d.Horst



**Goed op de
bandjes maar...**

Als je wandelt, zoals
hier in Arnhem, zie je
nog eens wat.
Een bijzonder weinig
gebruikte vrees ik.

**Johan
van Markesteijn**

Bestuursleden

Voorzitter:
Paul Franse
E voorzitter@volvokv.nl

Secretaris:
Vacature
interim: Sven de Ridder
T 06-55752229
E secretaris@volvokv.nl

Penningmeester:
Jan de Bruijn
T 0622194144
E penniingmeester@volvokv.nl

Algemeen bestuurslid:
Marc Harleman
activiteiten coördinatie:
T 0612247287
E activiteitencoördinator@volvokv.nl

Adviesraad

Voorzitter:
Arthur Maandag
T 023-5271739
E voorzitter-adviesraad@volvokv.nl

Secretaris:
Jaap Blijleven
0610016553
E secretaris-adviesraad@volvokv.nl

VKV-Website

Stafid Website:
Rob Funcke
T 06-15102926
E stafidwebsite@volvokv.nl

Webmaster:
Ernst Sangen
E webmaster@volvokv.nl

Hoofdredacteur:
Rob Spoon
E redactie@volvokv.nl

Webredacteur:
E webredactie@volvokv.nl

Moderator:
Derk Idsardi
E moderator@volvokv.nl

Documentatie Informatie Centrum

Coördinator
Jan Venema
E: coördinator-dic@volvokv.nl

PR

Marieke Franse
E pr@volvokv.nl

Redactie

Zie redactiecolofon op de inhouds-pagina van deze VKM.

Sociale media

Marieke Franse
facebook@volvokv.nl

Volvo Klassieker Beurs

Halmeester
Kor Smit
E halmeester@volvobeurs.nl

Website/inschrijvingen
Chahee Ruijten
E webmaster@volvobeurs.nl

Advertentiebeheer VKM

Rob Spoon
T 06-33987465
E advertenties@volvokv.nl

Informatie/aanmelding nieuwe leden

Rob Funcke
T 0615102926
E info@volvokv.nl

Volvo Klassieker Onderdelenshop

Kleiweg 12, 5145 NB Waalwijk
T 0416 - 37 68 44

Onderdelenshop Shopmanager:
Wilbert Verhoeven
T 06 22526384
E shopmanager@volvokv.nl

Medewerkers VKO:
Henk Leenders, promotie
Elly Mastbergen, debiteuren-administratie
Herman Bexkens, financiële administratie

Shopmedewerkers:
Karel vd Greef, Richard v Wees, Ted van Drunen, Peter Overtoom, Maarten Edelman Bos, Fred Stieltjes, Raymond van der Ham, Cor Kraaijeveld, Jan Arts, Ad Adriaanse, Toon van de Gevel, Rob Straatman, Hans van Buiten, Daan Mulder, Philip Matapere, Michel Mennen, Han Misdom, Frank Smeekens, Nick van der Heijden, Hans van Horssen, Koen Sollie, Han Misdom en Hans Mastbergen: speciale projecten

Ledenadministratie

Marcel en Sandra van Soest,
Larikshof 44, 3355 RD Papendrecht
T 078-6150717
E ledenadministratie@volvokv.nl
Bij contact s.v.p. lidnummer vermelden

Technische Commissie

Alle TC-ers taxeren alle types Volvo
Bert Sangers
Specialiteit: algemeen
Lopikerweg-West 90, 3411 AS Cabauw.
T 0348-551813
E b.sangers@volvokv.nl

Anton Vermunt
Specialiteit: algemeen
Sportstraat 12,
4758 AL Standdaarbuiten.
T 0165-313437
E a.vermunt@volvokv.nl

Auke Snijder
Specialiteit: Katterug-Amazon
Paltrokmoen 14,
2906 SE Capelle aan den IJssel
T 010-2543444
E a.snijder@volvokv.nl

Gerrit ter Haar
Specialiteit: PV444 en PV544
Hoge Veldweg 126, 7532 RP Enschede
T 053 4611869 06-41651915
E g.terhaar@volvokv.nl

Paul Kuhlemayer
Specialiteit: Amazon
Korenmoen 134, 1622 JH Hoorn.
T 0229-240490
E p.kuhlemayer@volvokv.nl

Hans van Buiten
Specialiteit: 140 serie
Roede 10, 8447 CC Heerenveen
T 06 37376819/0513 844631
E h.vanbuiten@volvokv.nl

Dick Reef
Specialiteit: 140-240 en 850
Zandkamp 211, 3828 GN Hoogland
T 033-4802761
E d.reef@volvokv.nl

Walter Verheijen
Specialiteit : Amazon-P1800,
geen injectie
Burgemeester van Mierlostraat 9,
5126 CL Gilze
T 0161-452067
E w.verheijen@volvokv.nl

Richard Schravemade
Specialiteit : algemeen
Stuerboutstraat 116
4508 AE Waterlandkerkje
T 0117-452039
E d.schravemade@volvokv.nl

Sven de Ridder
Specialiteit : 700 en 900 serie.
Bocholtsestraatweg 67
7121 JB Aalten
T 06-55752229
E s.deridder@volvokv.nl

Peter Brak
Specialiteit: 200 serie
Lugtenbergerqweg 13. 9761 VE Eelde
T 0636080501
E p.brak@volvokv.nl

Rob Straatman
Specialiteit: Amazon Combi
Kievit 100, 4021 JD Maurik,
T 0626669993
E r.straatman@volvokv.nl

Jan Arts
Specialiteit: Amazon en 240
Duizendschoonstraat 50
5402 LE Uden
T 06-34081869
E j.arts@volvokv.nl

Leo Staats
Specialiteit: Duett en Katterug
Watermolenplantsoen 11
2036 MC Haarlem
T 06-53750181
E l.staats@volvokv.nl

Marcel van Echten
Specialiteit: algemeen
Steigermesschen 31
9403 ZS Assen
T 0655121087
E m.vanechten@volvokv.nl

Rob Baeten
Specialiteit: Katterug, Duett,
Amazon.
Prins de Lignestraat 27
6161 CX Geleen
T 06-12328119.
E r.baeten@volvokv.nl

Regio's en Registers Noord

(Groningen, Friesland, Drenthe)

Coördinator:
Flok Boer
T 06-51377368
E coördinator-noord@volvokv.nl

Secretaris/penningmeester:
Jan Greven
T 0595-423082 en 0592-268006
E penningmeester-noord@volvokv.nl

Noord-West

(Flevoland, Noord Holland)

Coördinator:
Arthur Maandag
T 023-5271739
E Coördinator-noordwest@volvokv.nl

Secretaris/penningmeester:
Alfred van Buuren
T 072-5348055

Oost

(Flevo-/Gelderland, Overijssel)

Coördinator:
Michiel Werner
T 06-18220568
E coördinator-oost@volvokv.nl

Secretaris/penningmeester:
Vacature

Midden

(Utrecht)

Coördinator:
Jaap Blijleven
T 0610016553
E coördinator-midden@volvokv.nl

Secretaris:
Jan Mulder
T 0365224903
E secretaris-midden@volvokv.nl

Penningmeester:
Onno Boersma
E boersmaonno@gmail.com.

Activiteiten:
Ton Verhaagen
T 0646347460
E activiteiten-midden@volvokv.nl

West

(Zuid Holland)

Coördinator/Penningmeester:
Frans van der Geer
T 0252-213279,
E coördinator-west@volvokv.nl

Coördinator Technische zaken:
Joan Tacx
Telefoon: 0653765895
E techniek-west@volvokv.nl

De VKV in 't kort

De Volvo Klassieker Vereniging (voorheen Volvo V-44 Vereniging) werd op 10 oktober 1970 opgericht en telt momenteel circa 4000 leden en donateurs. De statuten zijn notarieel vastgelegd en de Vereniging is onder nummer 40407005 ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. Verder heeft de Vereniging een Huishoudelijk Reglement en specifieke regelingen die u aantreft op www.volvokv.nl. De Vereniging is lid van de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC).

Doelstelling en activiteiten

De Vereniging stelt zich ten doel het in stand houden van personenauto's en daarvan afgeleide typen van het merk Volvo met een leeftijd van 25 jaar (bouwjaar) en ouder. Dit wordt nagestreefd door daadwerkelijke en raadgevende ondersteuning, technische en sociale activiteiten, het beschikbaar stellen van gereedschappen en technische informatie, de eigen Volvo Onderdelenshop (VKO), het uitgeven van het Volvo Klassieker Magazine alsmede het onderhouden van een website. Informatie over de Volvo Klas-

sieker Vereniging vindt u op www.volvokv.nl. U kunt ook contact opnemen met ons informatiepunt.

Lidmaatschap

Het lidmaatschap staat open voor bezitters van de toegelaten typen Volvo's. Het entreegeld bij aanmelding bedraagt € 25,- (€12,50 voor donateurs) de contributie bedraagt per kalenderjaar € 55,-. Bij aanmelding na 1 juli bedraagt de contributie voor het eerste jaar € 27,50. Donateurs dragen minimaal € 55,- per jaar bij en zijn welkom op activiteiten. Indien niet per automatische incasso wordt betaald, geldt per betaling een toeslag van € 5,-. Leden van het Jongerenregister kunnen kiezen voor een jongerenlidmaatschap, contributie € 40,-, entreegeld €25,-. Bij dit lidmaatschap wordt geen Volvo Klassieker Magazine verzonden. Partners van leden kunnen partnerlid worden voor €22,- per jaar, ook bij dit lidmaatschap wordt geen Volvo Klassieker Magazine verzonden. Bankgegevens: Rabobank, IBAN NL35RAB00141460733, BIC RABONL tnv. Volvo Klassieker Vereniging te Eindhoven. Beëindiging van het lidmaatschap, schriftelijk of per e-mail bij de

ledenadministratie, kan gedurende het jaar plaatsvinden. Entreegeld en contributie voor het lopende jaar blijven verschuldigd, er vindt geen restitutie plaats. Leden krijgen ledenpas met lidmaatschapsnummer separaat toegestuurd. Deze gegevens heeft u nodig om te kunnen inloggen op onze website. U kunt dan in uw persoonlijk profiel onder meer uw emailadres, adreswijzigingen en gegevens over uw Volvo opgeven en aanpassen. Ook kunt u zich opgeven voor één of meerdere nieuwsbrieven, onderdeel bestellen bij onze webshop (m.u.v. donateurs), inschrijven voor activiteiten en deelnemen aan de forumdiscussies.

Regio's en registers

Leden en donateurs kunnen deelnemen aan de activiteiten van regio's en registers, die doorgaans wat dichterbij de woonomgeving plaats vinden, zoals: sleutel- en afsteldagen, koffiekletsen, puzzelritten, technische avonden, excursies en toerritten. In een register zijn vooral de eigenaren van een bepaald type Volvo verenigd. In het Volvo Klassieker Magazine, in de regio/registernieusbrieven en op de website vindt u informatie over deze ac-

tiviteiten. Een leuke manier om zo kennis te maken met andere leden. Wilt u op de hoogte blijven van de regio- en registeractiviteiten, meldt u dan aan voor de nieuwsbrieven op onze website. Het is mogelijk u bij meerdere regio's of registers aan te melden.

Technische Commissie

De TC heeft voor de leden diverse speciale gereedschappen en hulpmiddelen, zoals trommeltrekkers, ter beschikking. TC-leden voeren ook taxaties ten behoeve van uw verzekering uit. De kosten bedragen € 20,- per taxatie. Het taxatierapport wordt u per e-mail toegezonden. Voor verzending per post wordt u € 2,50 extra gerekend. Alle oldtimerverzekeringen accepteren dit FEHAC-goedgekeurde taxatierapport. Neem contact op met een TC-lid voor een afspraak en de voorwaarden. TC-leden ondersteunen leden bij technische problemen en hebben ieder een speciaal aandachtsgebied. Bij de sleutel- en afsteldagen van de regio's is vaak een TC-lid aanwezig voor ondersteuning en het beantwoorden van technische vragen. TC-leden zijn per e-mail of telefonisch van maandag t/m vrijdag van 19.00 tot 21.00 uur bereikbaar.

Zuid

(Brabant, Limburg)

Coördinator:

Han Misdom
T 0495-752085
E coordinator-zuid@volvokv.nl

Secretaris:

Luuk Misdom
T 06-14294644
E secretaris-zuid@volvokv.nl

Penningmeester:

Pieter Hummel
T 045-5440330
E penningmeester-zuid@volvokv.nl

Zuid-West

(Zeeland, W-Brabant)

Secretaris/Penningmeester:

R. Reniers, T 0165-534487
E regiozuidwest@volvokv.nl

P1800 Register

Coördinator/Activiteiten:

Ludger van Zwetselaar,
E coordinator-p1800@volvokv.nl

Secretaris:

Peter Devilee
T 070-3666343
E secretaris-p1800@volvokv.nl

Penningmeester:

Steven Jan Gerritsen
T 0243567195
E penningmeester-p1800@volvokv.nl

Zecilinder-Zijklep Register

Coördinator:

Alex van der Bijl
T 020-6940314 of 0651308782
E coordinator-ZZR@volvokv.nl

Secretaris/penningmeester:

Gerrit Schotte
T 0653319295
E secretaris-zzr@volvokv.nl

Jongeren Register

Penningmeester:

Klaas-Adde Glasbergen
E jongerenregister@volvokv.nl

Coördinator:

Joris Buursema

Algemeen bestuurslid:

Lars van den Band

300 Register

Coördinator:

Hans van Ginkel
E coordinator-300register@volvokv.nl

Penningmeester:

vacature
E penningmeester-300register@volvokv.nl

700 & 900 Register

Coördinator:

Ronald Harkema,
E coordinator-700-900@volvokv.nl

Projecten:

Lieme Huib Osinga,
E projecten-700-900@volvokv.nl

Penningmeester:

Erik Buijze,
E penningmeester-700-900@volvokv.nl

WIJZIGINGEN

Wijzigingen kunt u altijd

per e-mail doorgeven

aan: redactie@volvokv.nl

V O L V O

Kunststof matten

Kunststof matten zijn ideaal voor de natte herfst en modder en sneeuw in de winter.

Ze beschermen het interieur en bieden door de verhoogde zijkanten een effectieve bescherming tegen nattigheid en vuil. Nu met 20% korting*.

ONTDEK MEER OP [VOLVOCARS.NL/AANBIEDINGEN](https://www.volvocars.nl/aanbiedingen)

*Deze aanbieding is geldig t/m 28 februari 2026.

