

Volvo PV544 & Duett (1958-1969)



In deze nieuwe rubriek laten wij eigenaren vertellen over hun passie op wielen. Waarom kozen zij voor dat ene voertuig? Hoe onderhouden zij hun droom op wielen? Welke problemen zijn zij tegengekomen? Dit keer deelt de Volvo Klassieker Vereniging hun PV544-passie met u en vertelt over tips en tricks.

De introductie van de Volvo PV544 in 1958 wekte op zijn zachtst gezegd verbazing. Nog maar kort daarvoor had Volvo met de Amazon een nieuwe ruime middenklasser geïntroduceerd. De verwachting was dat Volvo de uit 1944 stammende PV444 zou vervangen door iets moderners. De PV444 was ontwikkeld tijdens de Tweede Wereldoorlog en was een mengsel van twee werelden. Tot ver in de jaren zestig oordeelde de Amerikaanse autopers dat de Volvo Kattenrug oogde als een Ford uit 1942. Anderzijds had Volvo voor zijn eerste zelfdragende carrosserie goed gekeken naar de vooroorlogse Duitse Hanomag. De 1400 cc motor had weer FIAT-trekjes. Hoewel de 444 (4 cilinders, 4 zitplaatsen en 4-taktmotor) al in 1944 aan het publiek werd getoond, kwam de productie pas vanaf 1947 echt op gang. Na de introductie van de Amazon in 1956, waren de verwachtingen hoog gespannen voor een opvolger. Maar met de nieuwe 544 koos Volvo weer voor evolutie. Grootste verschillen met de voorganger waren de gebogen voorruit uit één stuk, de grotere achterruit en het op de Amazon geïnspireerde dashboard. Bovendien was

het interieur anders ingedeeld, waardoor de Kattenrug nu in Zweden officieel een vijfpersoonsauto was: vandaar de naamsverandering.

De autopers mocht dan teleurgesteld zijn over wat zij als opgewarmde prak beschouwde, het koperspubliek ontving de 544 wel enthousiast. In de eerste twee jaar van zijn bestaan werd de 544 honderdduizend keer verkocht. Vanaf 1959 leverde Volvo op alle modellen driepuntsgordels. Meer dan tien jaar voordat dit elders in Europa verplicht werd. Het belangrijkste nieuws was echter de komst van de 1800 cc B18 motor voor modeljaar 1962. De sportversie (nu 90 SAE-pk) werd hiermee een echte '100 miler', jubelde de Amerikaanse autopers. Hij haalde met wat geluk 160 km/u. Naast de PV444 en PV544 is de stationcar Duett minstens zo legendarisch. Volvo was gewend om ook kale chassis te leveren aan carrosseriebouwers, die deze voorzagen van een opbouw als bedrijfsauto (pick-up, ambulance, bestelauto, maar ook cabriolet). Dat was reden om vanaf 1949 een chassisversie van de Kattenrug te bouwen, met als type-aanduiding 445. De

bedoeling was dat carrosseriebouwers de chassis zouden voorzien van een opbouw. De vraag bleef echter achter bij de verwachting. Dat was aanleiding om dan maar zelf een 'huisje' te ontwerpen en te gaan bouwen. In juli 1953 presenteerde ontwerper Erik Skoog het eerste exemplaar aan de directie. Kort daarna werd de auto uitgeleverd, als bestelwagen en stationcar. De laatste variant kreeg de naam Duett, vanwege de dubbele gebruiksmogelijkheden.

De verschillende Kattenruggen mogen in hedendaagse ogen wellicht bedagde oudjes zijn, toch waren het ook geduchte rallywapens. Al in 1949 worden de eerste exemplaren ingezet in de Monte Carlo Rally. Als in 1957 de B16-motor zijn intrede doet, groeien de successen. Zowel de B16 als de B18 laten zich makkelijk opvoeren. Vooral lange afstanden over slechte wegen liggen de Kattenrug goed. Juist op dat soort trajecten weet de Volvo modernere concurrenten als de Ford Cortina nog geruime tijd achter zich te houden. Legendarisch is de eerste plaats die de 544 in zijn laatste productiejaar haalt in de East African Safari Rally.



Eigenaar: Auke Snijder
Auto: PV544-11121C, Favorit

Bouwjaar: 1963
Km.stand: 89347

(Km.stand is niet de reële stand, teller is aantal malen het klokje rond geweest.)

Mijn voorliefde voor de Kattenrug is begonnen toen mijn vader in 1966 een rode 444 van 1957 kocht, een met een spijltje in de voorruit. Ik was toen 14 jaar. Vanaf die tijd ben ik ook aan Volvo's gaan sleutelen. Toen ik 17 was kocht ik mijn eerste Kattenrug: een witte 544, bouwjaar 1962. Deze heb ik later aan mijn jongere broer verkocht. In 1972 heb ik een zwarte 544 gekocht uit 1963, deze heb ik nu nog steeds en inmiddels heb ik deze twee maal gerestaureerd. De eerste keer bij de firma Toncar in Berkel en Rodenrijs in 1981. En de tweede keer (in 2004) in de garage naast mijn woonhuis. Alleen het spuitwerk en het verchromen heb ik toen uitbesteed. Het spuitwerk heb ik in mijn woonplaats Nieuwerkerk a/d IJssel, door de firma Vis laten doen. Het chromewerk heb ik bij de firma Galvame in Rotterdam laten doen.

De meeste onderdelen haal ik bij het Volvo-onderdelendepot (VOD) van de Volvo V44 Vereniging.

Voor het sleutelen aan een oude Volvo is weinig speciaal gereedschap nodig, maar onmisbaar zijn een aantal Engelse sleutels, zoals 1/2" en 9/16". Verder is er speciaal gereedschap te leen bij de Vereniging, zoals een trommeltrekker voor de achterremtrommels en een stuurkogeltrekker.

Mijn auto heb ik lang gebruikt voor woon-werkverkeer en aangepast aan mijn eigen wensen zoals: wisselstroomdynamo, vierversnellingsbak (oorspronkelijk hoort in deze 544 een drie-bak), achterruitverwarming, getint glas, brede velgen met banden, rol gordels, LPG-installatie, schijfremmen vóór met rembekrachtiger. Wij zijn heel veel jaren met de Kattenrug en met een Otten-caravan op vakantie geweest. Naar o.a. Oostenrijk, Italië en Zweden. De verste reis die ik met de 544 heb gemaakt, was in 1995 naar de Noordkaap, georganiseerd door de Volvo V44 vereniging ter gelegenheid van het 25-jarige bestaan.

In 1985 heb ik onze blauwe Amazon Combi als wrak gekocht en in drie jaar gerestaureerd. Dit werd onze gezinsauto en jarenlang de auto waarin mijn vrouw reed. Momenteel is dit mijn auto voor woon-werkverkeer. Maar ik rijd nog altijd met veel plezier in de Kattenrug.

Alle onderhoud en reparaties doe ik overigens zelf.



Eigenaar: Jan Pieter Bal
Auto: PV544, Favorit

Bouwjaar: 1961
Km.stand: 19048

(Zeker al een keer het klokje rond, maar dat kan ook twee keer zijn. Hou het maar op 219.048, omdat ik helaas de historie niet bij de auto heb.)

Ik rij in een Kattenrug sinds 2003 toen ik samen met mijn vrouw de DR-31-36 kocht. Daarvoor heb ik een poging ondernomen om een Kattenrug te restaureren. Veel heb ik van het demontageproces geleerd, maar toen ik er achter kwam dat het hele restauratieproject nog zeker zeven jaar zou duren heb ik besloten om een rijdend exemplaar te kopen. Het idee om zo lang op het rijplezier te moeten wachten stond me niet aan.

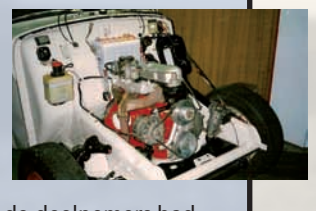
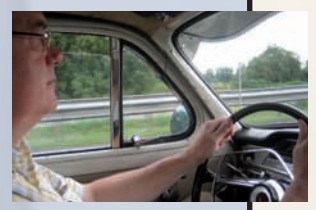
Mijn Kattenrug is in de Favorit-uitvoering. Dit was indertijd het instapmodel. Zo zitten er op een Favorit minder chromen strips en de auto is uitgevoerd met een drierversnellingsbak. Tijdens de restauratie van het motorcompartiment, die de vorige eigenaar heeft uitgevoerd, is er ook een vierversnellingsbak gemonteerd.



Daarnaast is er een mooie zonneklep gemonteerd en is de bekleding vervangen. Verder is de auto in originele staat, inclusief de jaloezie voor de radiator.

De auto krijgt zijn reguliere beurten en tweemaal per jaar kijken we hem na tijdens de afsteldagen van de Volvo Klasiëker Club.

Het is een genot om in onze Kattenrug te toeren en daarom nemen wij regelmatig deel aan toertochten en puzzelritten. Waarom de Kattenrug mij aanspreekt? Vanwege zijn karakteristieke vorm. Het is bovendien een eerlijke auto met een ongekende uitstraling. Afgelopen jaar zijn we met de Kattenrug op vakantie naar Zweden gegaan. In totaal namen er vijf equipes aan de reis deel (Kattenrug, Amazon, tweemaal Amazon Combi en een 1800 ES). In de buurt van Göteborg begaf het distributietandwiel het. Een van de deelnemers had gelukkig een reserve-exemplaar. Met hulp van de meegereisde mecaniciens hebben we het euvel kunnen verhelpen. Een precies klusje, maar wat een heerlijk stuk techniek!





Eigenaar: Fred Stieltjes
Auto: PV544 Sport (USA-model)

Bouwjaar: 1967
Km.stand: ± 460.000
(Waarvan zelf gereden: 350.000)

Deze 544 is mijn eerst gekochte auto en de enige Volvo in bezit. Ik kocht hem op 18 mei 1967! Ik zocht heel bewust een 544 Sport B18 en vond een originele USA Sport, een zeldzame treffer! De carrosserievorm was en is de voornaamste aankoopreden. Tevens zijn voor mij van belang de efficiënte, robuuste techniek en moest het onderhoud eenvoudig door mijzelf zijn uit te voeren. Mijn Sport bleek meteen opvallend snel, met een top van 170 km/u. Dit kwam doordat de motor een C-nokkenas bleek te bezitten en 'rijkere' SU-naalden. De oorspronkelijke motor werd in 1969 opgevolgd door een B18-B uit een 144S. In 1987 heb ik het blok getuned middels een gereviseerde motor, overmaat zuigers, F-nokkenas, harde klepzittingen, standaard maat kleppen en normale aluminium inlaatspruitstuk. Andere aanpassingen o.a.: Gietijzeren uitlaatspruitstuk B20E met dubbele voorste uitlaatpijp, K&N luchtfilters met inwendig geplaatste rampipes en een set Kenlowe Twin elektrische fans. De carburateurs werden voorzien van teflon lagerbussen voor de gaskleppen en omgebouwd naar verende naalden. Eveneens ombouw naar wisselstroomdynamo en RV5 sportuitlaat. Een 123ignition doet zijn best en hoe! Ingesteld op ontstekingscurve "D" voor een B18 Penta in combinatie met een moderne bobine. Deze B18 horen en voelen is zo verslavend, dat het raampje links achter altijd open staat en bij optrekken gaat het portierraam veelal even open. De B18 draait erg soepel en zacht grommend als een zescilinder en trekt bij elk toerental. Maar tevens bij vol



accelereren, met gretigheid ook vanaf 140, brult hij van plezier, evenals de bestuurder dan. Benzineverbruik tussen 1 op 8 en 1 op 10. Waarschijnlijk leveren alle aanpassingen ± 125 DIN pk op met krap 10 sec voor een sprint naar 100 km/u. De topsnelheid ligt boven 170, maar het mechanisch inferno dat je dan omhuld is tamelijk enerverend en slecht voor behoud van het rijbewijs. Aanpassingen wegligging: 5,5 inch Lemmerz gaatjesvelgen. De radiaalbanden gehouden op de normale maat 165-15. "De-Carbon" gasdempers, dezelfde set al 30 jaar! Een IPD torsiestabilisator vóór (22 mm ipv. standaard 16 mm). Problemen? Na montage van de brede velgen zijn aan beide zijden de twee bevestigingsbouten van de bovenste draagarmen aan de koppen van de vooras losgescheurd! Geen sprake van roest overigens, er wordt gewoon veel meer kracht uitgeoefend door de grotere spoorbreedte. In de 42 jaar heb ik geen noemenswaardige andere problemen gehad. De aanpassingen en het zorgvuldige onderhoud zijn nu goed voor een technisch harmonieuze en zeer betrouwbare 544 die uitstekend mee kan komen in het huidige verkeer. Speciaal gereedschap: Een camber/caster uitlijnsleutel, trommel-trekker voor de achterremmen, sleutel voor ontluchtingsnippel remmen, synchrotester (Motometer) om de SU's te balanceren, remstelsleutel, stroboscooplamp ontsteking, toerenteller, vacuummeter- en mechanische oliedrukmeter op dashboard, spoorstangtrekker, compressiemeter, drukvetspuit voor de vijftien doorsmeerpunten, semi-professionele garagekrik.





Eigenaar: Rudolf Kleijn
Auto: P210 Duett

Bouwjaar: 1968
Km.stand: onbekend

Bijna drie jaar ben ik de bezitter van een bijzondere Volvo P210. De Duett, de personenversie van de Kattenrug-bestel, komt al niet veel voor in het straatbeeld. De bestelversie zie je nog minder. Mijn auto is bovendien een origineel Nederlands exemplaar, uit de laatste modelserie, op kenteken gezet op 1 mei 1968, een van de laatste zeven in Nederland afgeleverde P210's. Deze bestelwagens zijn hier weinig verkocht en er zijn er niet veel overgebleven. Dat ik er wel een heb, is het gevolg van een toevallige ontmoeting. Toen ik een jaar of twee bezig was met de restauratie van een PV544 - nog altijd niet voltooid - en inmiddels over een eigen werkplaatsje en stallingruimte beschikte, ging ik op zoek naar een goede Duett om in de tussentijd alvast te rijden. Bij een Volvo-specialist in Doetinchem liep ik tegen deze P210 aan. Voor ik het wist was ik verkocht. De P210 is in hoge mate origineel, maar heeft wel een paar eigenaardigheden. Brede velgen en banden zijn later toegevoegd, net als de afwerking van de laadruimte met eikenhout en traanplaat. Op een of andere manier past het wel bij het karakter van deze bedrijfsauto, die naar het schijnt ooit in Noord-Holland in gebruik was als servicewagen bij een Volvo-dealer. De P210 had lang stilgestaan en ik was al gewaarschuwd dat de motor niet

geweldig was. Dat bleek geen woord te veel. De B18 was volstrekt op! De verkoper kwam me tegemoet met korting op een ruilmotor. Samen met een vriend heb ik die zelf ingebouwd.

Na verloop van tijd kwamen nog andere zaken aan het licht. Speling op de fusees, kwetsbaar punt, zeker met brede banden, maar ook een lekkende hoofdremcilinder en een stel uitgelopen remtrommels. Echt blij word je daar niet van, maar aan de andere kant was er niets dat ik niet zelf kon oplossen.

De P210 is net als de Amazon (mijn dagelijkse vervoermiddel) zeer sleutelvriendelijk, maar wel wat onderhoudsgevoeliger. Zo telt het chassis een groot aantal smeerpunten die elke 2500 km met vet gevuld dienen te worden. Net als bij de Amazon is het meest essentiële stuk gereedschap (naast de vetspuit) de Volvo-remtrommeltrekker. Zonder trekker is het onmogelijk de achtertrommels te verwijderen.

Rijden met de P210 is een feestje in jaren vijftig stijl. De lage gearing, de holle klankkast achter je en de spijkerharde bladveren houden je nauwkeurig op de hoogte van het wel en wee van de techniek. Dankzij diezelfde lage gearing komt de auto wel verrassend snel uit de startblokken. En overal waar je komt roept deze auto sympathie op. Op de snelweg is het wel prettig als die sympathisanten een beetje op afstand blijven. De vier trommelremmetjes zijn namelijk ook erg jaren vijftig...



De Club

De Volvo Klassieker Vereniging - tot 7 februari bekend als de Volvo V-44 Vereniging - begon in 1970 als vereniging van liefhebbers van de PV544 en PV444. Intussen zijn ook de Amazon, P1800, 140- en 164-serie toegelaten evenals de oudere zescilinder zijklepmodellen. De vereniging is met circa 4000 leden al jaren één van de grootste klassieke autoverenigingen in Nederland.

Tweemaandelijks ontvangen de leden het Volvo Classic Magazine (full color). De vereniging organiseert landelijke activiteiten: puzzelritten, internationale ritten, kampeerweekende, medeorganisator jaarlijkse Volvo Klassieker Beurs, etc. Ook zijn er regionale afdelingen actief en typeregisters met o.a. technische instructie en sociale activiteiten.

De vereniging heeft een goed voorzien eigen onderdelenmagazijn in Elshout met postorderservice.

Voor technisch advies en (verzekerings)taxaties kunnen leden een beroep doen op de technische commissie. Tenslotte behartigt de vereniging de belangen van de leden ook door haar lidmaatschap van de FEHAC.

Informatie: Arnold van der Meulen, tel.: 030-6913449, e-mail: info@v44.nl. Website: www.v44.nl.

Specialisten

De leden van de V44 Vereniging gebruiken o.a. de volgende specialisten, naast uiteraard hun eigen vereniging:

- Scandcar te Moergestel, www.scandcar.nl, tel. 013 513 4033
- Slubo te Doetinchem, www.slubo.nl, tel. 0314-346466
- Martens Autoparts te Deurne, tel. 0493 - 321222
- BCCP te Gramsbergen, www.bccp.nl, tel. 0524-56 25 07
- CCI Autobekleding te Ede, www.cciautobekleding.nl, tel. 0318 - 690808
- T. Voskuil te Ede

Technische gegevens

De meest populaire modellen van de Volvo 544 zijn de Standaard, Favorit, Special en Sport van 1962 t/m 1965. Hieronder de gegevens van type B18A met B18D tussen haakjes

Motor:	Watergekoelde viercilinder in lijn, onderliggende nokkenas
Inhoud:	1780 cc
Boring x slag:	84,14 x 80
Compr.verh.:	8,5:1
Brandst.voorz.:	Zenith 36 VN (dubbele SU hs6)
Vermogen:	75 SAE pk/4500 tpm (90 SAE pk/5000 tpm)
Koppel:	14,0 SAE mkg/2800 tpm (14,5 SAE mkg/3500 tpm)
0-100 km/u:	15,2 sec.
Topsnelheid:	155 km/u
Gem. verbruik:	1 op 9
Transmissie:	Drie of vier versnellingen
Wieloph. v.:	Onafh. wielophanging met schroefveren
Wieloph. a.:	Starre achteras met schroefveren
Aandrijving:	Achterwielen
Remmen v/a:	Trommelremmen
Remweg :	60-0 km/u 12,7 m
L x B x H :	445 x 131,5 x 156 cm
Gewicht (rijkl.):	tussen 985 en 995 kg
Banden:	5,90 x 15 (165/80R15)
Topsnelheid:	155 km/u



Boeken

Onderstaande boeken zijn te koop bij www.asnbooks.com, tel. 075 6403541

Buckel-Volvo; PV 444/544 Entwicklung, Geschichte, Technik.

Door de redacteuren van het blad 'Markt'. € 24,95.

Deze titel vertelt het complete verhaal van de PV 444/544 inclusief de zeldzame pick-up en aandacht voor de inzet in de autosport. Voorzien van ca. 200 foto's in kleur en zwart/wit, 134 blz. Duitse taal.

Mein Volvo PV544.

Door Iva Maasing. € 29,95. Uit het Zweeds vertaald technisch boek over reparatie en onderhoud uit 1959. Naast de info die het boek geeft is dit ook een uniek document voor de PV544 verzamelaar/eigenaar. Voorzien van tientallen foto's in zwart/wit, 158 blz. Duits.

Volvo PV444 & PV544 1945-1965 Performance Portfolio.

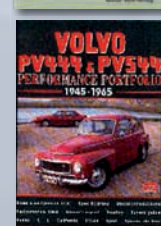
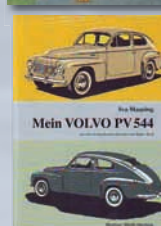
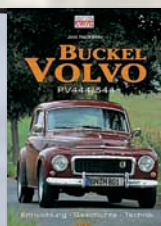
Brooklands. € 27,95. Verzameling van 44 tijdschriftartikelen in één uitgave bijeen gebracht door de Engelse uitgever 'Brooklands Books'. Zéér informatief. Artikelen over o.a. de PV444, K, L, California, PV544, Sport & Special de Luxe; techniek, modelintroducties, speciale uitvoeringen en meer. Voorzien van 300 zwart/wit illustraties en 7 kleurenpagina's, 136 blz. Engels.

Volvo PV544 (P210) Shop Manual 1957.

€ 99,00.

Volvo PV544 Parts Manual 1957.

€ 69,00.



Checkpoints

- 1 Voorste dwarsbalk tussen de snippen
- 2 Vloer
- 3 Buitendorpels
- 4 Kriksteunen
- 5 Tussen de spatborden en carrosserie (tussen de bies)
- 6 Onderzijde portieren
- 7 Balkjes van onderzijde naar achtersteveer schotels
- 8 Reservewielbak
- 9 Onderzijde kofferbakdeksel
- 10 Bodemplaat boven achterbumper

Ranking

(hoe meer sleuteltjes, hoe gunstiger; max. 5)

Onderdelenvoorziening	★★★★
Gebruiksvriendelijkheid	★★★★
Onderhoudskosten	★★★★
Karakter	★★★★

Onderdelen (ongeveer en incl. BTW)

Voorbumper compl. RVS	€ 362,-
Achterlicht glas	€ 34,35
Koplamp reflector	€ 19,75
Pakkingset cil. kop	€ 39,90
Startmotor (revisie)	€ 109,-
Uitlaatset (compleet)	€ 189,70
Voorscherm	€ 687,-
Voorportier (2° hands)	€ 500,-
Bron: www.scandcar.nl	
Huidige waarde van goed exemplaar: tussen € 8.000,- en € 10.000,-.	

