

ONSCHATBARE Klassieker

magazine nr 4 april 2011 € 5,50

COVERSTORY VOLVO P1800 (1961-1972)



Talbot-Lago T23 Teardrop Coupé



Geschiedenis van de supersportscar



Auto van het Jaar 1972: Fiat 127

70-JAAR JEEP



Honderden Kleintjes Klassiek



Cover Story

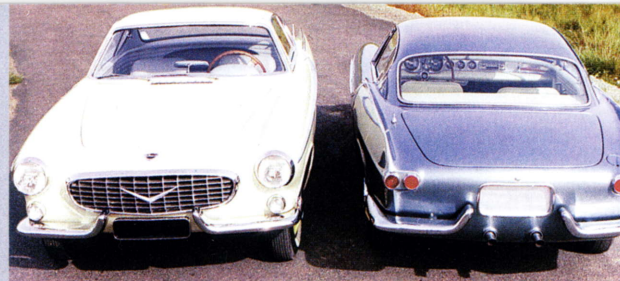
Volvo P1800



(1961-1972)

Zweden stond niet echt bekend als sportwagenland. De enige twee automobielindustrieën, Saab en Volvo, experimenteerden af en toe een beetje met het gegeven, maar daar bleef het bij. Groot was dan ook de verrassing dat Volvo in 1960 op de autosalon van Brussel een sportcoupé presenteerde, de P1800.

DOOR PETER BELINFANTE



Zweden was een laatkomer in de automobiel industrie. Volvo begon in 1927, terwijl Saab pas in 1949 startte. Het dunbevolkte land (nu: negen miljoen inwoners, elf keer zo groot als Nederland) en het noordelijke klimaat stelde heel andere eisen aan het wegverkeer dan West-Europa of de VS. Sportwagens behoorden niet tot de eerste behoeften. Toch begonnen zowel Saab als Volvo tien jaar na de oorlog te spelen met het idee. Het was een lucratieve markt. Zeker voor Volvo die zich op de Amerikaanse markt ging richten. Een markt die werd overspoeld door Europese sportwagens.

In 1954 werd begonnen met het ontwerpen van een 'Volvo Sport'. Het merk besloot aan te haken bij de nieuwste trend: kunststof carrosserieën. Met glasvezel versterkte kunsthars was al toegepast op de Chevrolet Corvette en de 'plastic' carrosserie leek een goede toekomst tegemoet te gaan.

Er werd een prototype gemaakt op de technische basis van de PV444 met de B14A-motor. Met als naam Volvo P1900 kreeg dit model groen licht en er werd een voorserie van zeventig stuks gebouwd. Daar bleef het ook bij, de P1900 bleek een kortdurend avontuur te zijn. De wagen kwam qua prijs uit op het dubbele van de Katterug en de carrosserie was toch niet zo ideaal als gedacht.

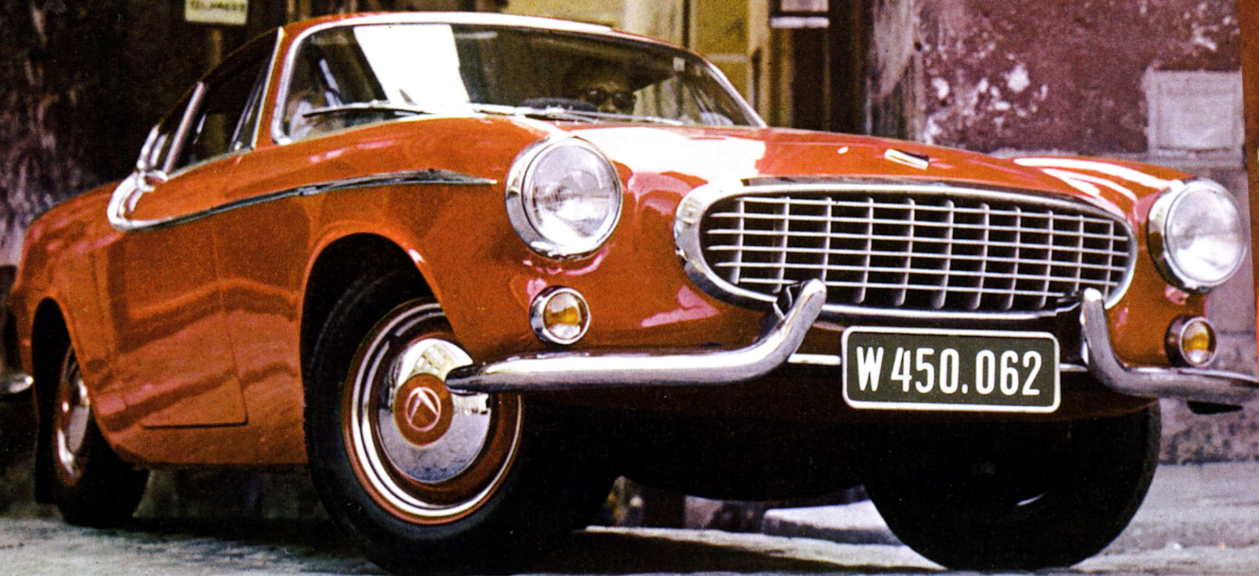
In 1956 werd Gunnar Engellau de nieuwe topman bij Volvo. Na een lange testrit met de P1900 blies hij het project af. Engellau had andere ideeën over een sportwagen.

Al eerder, in 1954, benaderde Engellau de Italiaanse carrossier Vignale. Het idee erachter was dat Volvo (volgens hem) niet voldoende in huis had om een sportwagen de 'finishing touch' te geven. Bovendien vergrootte de naam van een bekende Italiaanse carrossier het charisma van een sportwagen van Volvo. Maar de zaken gingen niet volgens verwachting. Vignale kon Volvo niet op korte termijn helpen. Wel zorgde hij voor contacten met andere vormgevers. Engellau ging dus daadwerkelijk naar Italië, naar Ghia. Maar Ghia werkte aan een soortgelijk project voor een concurrent van Volvo en verwees op zijn beurt hem weer door naar Frua.



Een lang en laag model.

De oplopende bumpers werden ook wel koehoornbumpers genoemd.

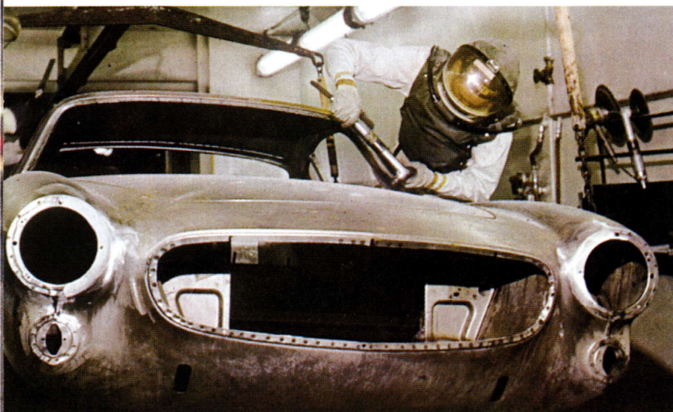


Petterson

Alvorens naar Frua te gaan, besloot Engellau toch te kijken naar talent in eigen huis. De keus viel op Helmer Petterson, een man die al sinds 1945 bij Volvo werkte aan een hoeveelheid projecten, waaronder zelfs de opvolger van de Katterug. Zijn ontwerp liep uiteindelijk op niets uit, maar het geeft het belang aan van zijn kunde. Ook aan de P1900 had hij meegewerkt.

king met Frua, Pelles ideeën voortgang verdienden. In 1957 gaf de volledige directie en bestuur toestemming voor het bouwen van een prototype van de nieuwe sportwagen P1800, die voornamelijk de naam P958 kreeg. Vastgesteld werd dat de techniek zo veel mogelijk afkomstig moest zijn van de Amazon.

Er waren echter nog meer beren op de weg. Volvo's productiecapaciteit zat op haar limiet. Er werden zelfs auto's geassembleerd in een voormalige suikerfabriek in Gothenburg. De Olofstrom-fabriek barstte



Productie van de carrosserieën gebeurde bij Pressed Steel die ze doorstuurde naar Jensen.

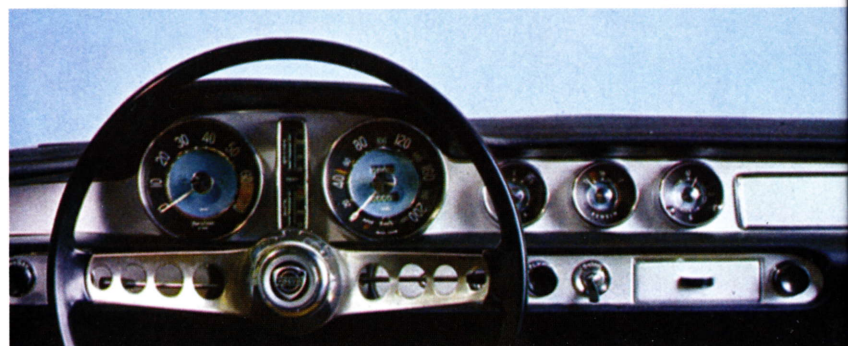
Helmer had een zoon, Pelle, en die zou uiteindelijk de P1800 ontwerpen. Daar zat een verhaal op zich achter. Pelle was een ontwerper van (sport-) boten en had daar in Amerika een zekere faam mee verworven. In het midden van de jaren vijftig verlegde hij zijn interesse naar sportauto's. Toen Volvo uiteindelijk met Frua in zee ging een sportwagen te ontwerpen, liet Helmer (die ook in het designteam zat) zijn zoon de schetsen maken. Toen Engellau vernam dat de ontwerpen die hij had goedgekeurd niet uit Italië kwamen, maar van de hand van Pelle, werd hij zo kwaad dat hij bijna het hele project schrapte. Maar na bezinning zag hij in dat, mits in samenwer-

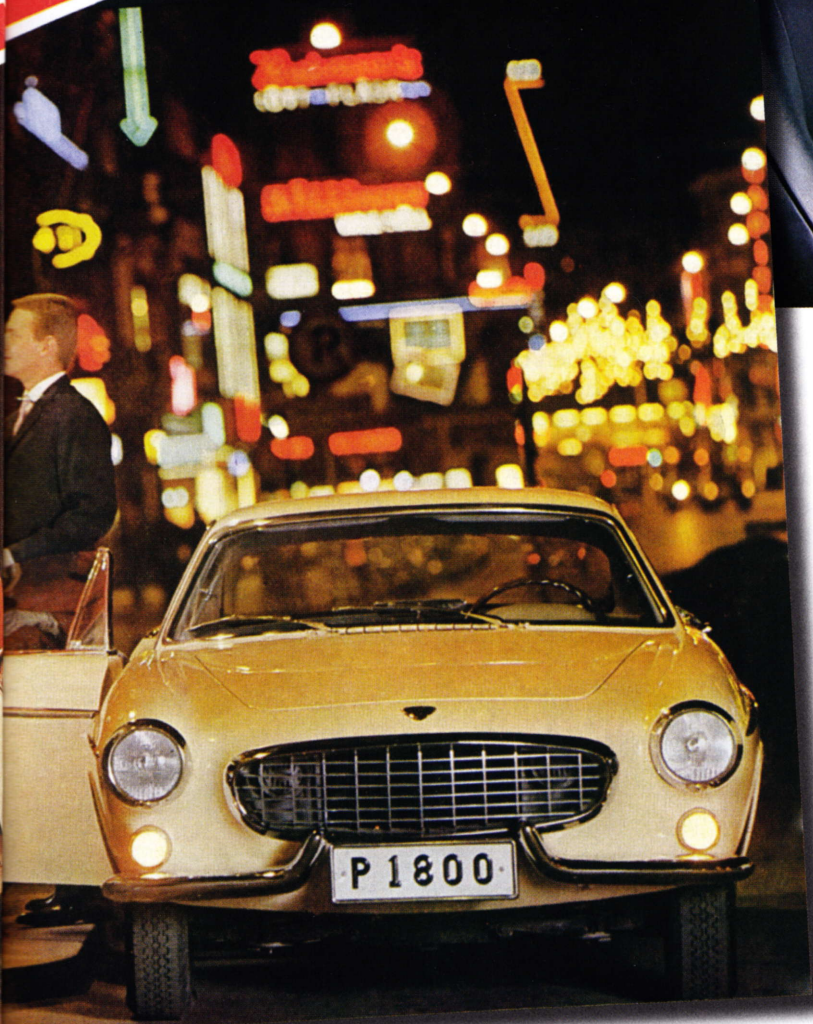
Apart was de bumper uit twee delen

uit haar voegen met de productie van de Katterug en Amazon en de geplande nieuwe vestiging in Torslanda was nog verre toekomstmuziek. Er moest dus iets anders worden gevonden en dat anders betekende vrijwel zeker iets buiten Zweden. Maar eerst moest de P1800 nog worden ontwikkeld voor serieproductie.

Toch kreeg Pelle niet de volledige zeggenschap over de P1800. Frua kreeg de opdracht zijn schetsen uit te werken en een prototype te maken. Het resultaat werd zeer eigentijds met alle stijlkenmerken van de jaren vijftig: staartvinnetjes, een roostergrille à la Ferrari en koplampen met direct daaronder stadslampen. De verchromde V op de grille straalde snel

Stalen dashboard met ronde klokken.





Op de cover van Autovisie, alweer zo'n vijftig jaar geleden.



*Al voorzien van veiligheidsgordels.
Dat was zeldzaam begin jaren zestig.*

heid uit. Apart was de bumper uit twee delen die aan de binnenzijde onder een hoek van 45 graden omhoog liepen. Het werd een onderscheidend kenmerk. Dat was ook zo met de chromen strip op de zijkant die met een boog omhoogliep en overging in de raamstrip. Mede daardoor leek de auto langer en lager dan hij in werkelijkheid was. De daklijn was typisch Italiaans voor de periode, met een vloeiende schuin aflopende achterkant.

Ontwikkelingen

In december 1957 reed Engellau met leden van het Zweedse ontwerpteam (per Amazon) naar Italië om de auto inspecteren, alvorens die naar Zweden werd verscheept. Engellau keurde het goed en in 1958 volgden nog twee prototypen. Alle drie de prototypen verschilden slechts in detail, de carrossievorm bleef hetzelfde. Het tweede prototype stelde Volvo in 1960 tentoon op de Salon van Brussel. Toch ver-

*Uniek gevormde
achterkant die je
niet snel verwarde
met een andere
auto.*





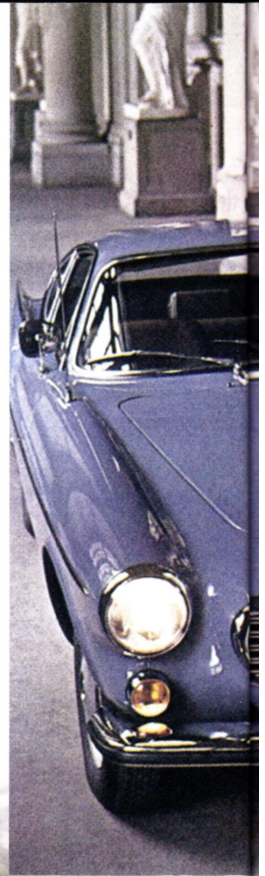
De bumper veranderde naar een rechtoe-rechtaan exemplaar.

per van de EU) als een samenhangende markt voor vrijhandel. Zweden was daar niet bij aangesloten. Maar er was ook een tegenhanger in opkomst, de EFTA

schilde dit nog met het productiemodel dat in 1961 op de markt zou komen.

Naast de genoemde ontwikkeling kwam er ook een nieuwe motor gereed voor de Amazon en die zou tevens dienen als krachtbron voor de P1800. Die motor werd B18 genoemd en verving de bestaande B16. De 18 in B18 verwees naar de cilinderinhoud, in dit geval 1.780 cc en leverde 90pk. Het verklaarde tevens de latere typenaam P1800 voor project P958. Was de ontwikkeling van de P1800 en zijn krachtbron in een redelijk korte termijn verlopen, het productieprobleem echter bestond nog steeds. Destijds bestond in Europa alleen de EEG (de voorlo-

(European Free Trade Association) met als belangrijkste speler Groot-Brittannië. Daar kwamen andere niet EEG-landen in terecht als bijvoorbeeld Oostenrijk en... Zweden. De Volvo-directie ging dus op zoek naar een land binnen de eigen associatie om tolmuren en tarieven zoveel mogelijk te omzeilen. Het was dus niet verwonderlijk dat zij in Engeland uitkwam en wel bij twee (zeer bekende) firma's, namelijk bij Pressed Steel (de plaatwerkperser van BMC) en Jensen (een familiebedrijfje in West Bromwich). Jensen maakte op kleine schaal sportwagens en assembleerde op dat moment ook de Austin-Healey 3000 voor BMC.



Vervolgens moest de oplopende zijstrip er aan geloven.





Een nog jonge kroonprins Carl-Gustaf van Zweden met zijn unieke felblauwe exemplaar (1964). In 1973 werd hij koning.

Het leidde tot een samenwerking waarbij de P1800 de meest globale auto van dat moment werd. De motor kwam uit Zweden, de carrosserie uit Engeland, de versnellingsbak uit Zweden met daarin Britse en Amerikaanse onderdelen, de remmen, overdrive, verlichting en carburateurs uit Engeland, de ontsteking uit Duitsland, de achteras uit Amerika en de Britse vestiging van Pirelli leverde de Cinturato-banden. Voeg daarbij het ontwerp uit Zweden en Italië en de P1800 was bijna letterlijk een wereldauto.

Jensen

Jensen kreeg in eerste instantie de opdracht tienduizend auto's te assembleren. Die werden

dan naar Zweden verscheept om daar een laatste controle te krijgen alvorens ze naar hun definitieve markt gingen. Dat gold ook voor de auto's die weer terug naar Engeland gingen voor de Britse markt. In de laatste preproductiefase werd nog een aantal zaken aan de P1800 veranderd, de meeste vanuit

Opvallend kenmerk was de achterraut die niet in een frame was ingebouwd

het oogpunt van kostenbeheersing en onderhoud. De fraaie V op de grille verdween, er kwam geen te openen zijruit achter het portier, er werd een minder futuristisch dashboard geplaatst en de positie van de uitlaat veranderde.

Jensen stond voor een logistieke nachtmerrie. De body's kwamen vanuit de Schotse vestiging van Pressed Steel in Linwood naar West Bromwich en



Voorgevormde kuipstoelen.



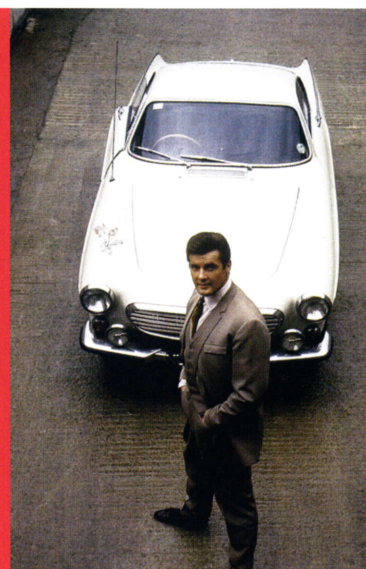
De 1800E had een zwarte grille.

alle overige aanvoerlijnen moesten ook soepel verlopen. Daarnaast was er de eigen automobielpeductie. Gepland was een productie van vijftig P1800's per week, een operatie op een schaal die Jensen nog nooit had gedaan. Maar Volvo had niet voor niets Jensen uitgekozen, want dat had eerder bewezen zijn mannetje te staan. Edoch, er kwamen problemen. Het bleek dat Pressed Steel in het begin niet de carrosserieën in de juiste kwaliteit afleverde waarmee de eerste schakel al haperde. Pressed Steel zat met interne problemen en, zich bewust van zijn sterke positie, deed er weinig aan. Het productieschema liep vanaf het begin een vertraging op die een steeds groter wordende achterstand opleverde. Het publiek merkte overigens niets van dit al; niemand had er belang bij alle problemen te laten uitlekken. Toch lukte het Jensen, dat knel zat tussen Pressed Steel en Volvo, de afwerkingkwaliteit te verbeteren.

Achteraf gezien was de P1800 een te groot project voor Jensen. In drie jaar tijd werden er zo'n zesdui-

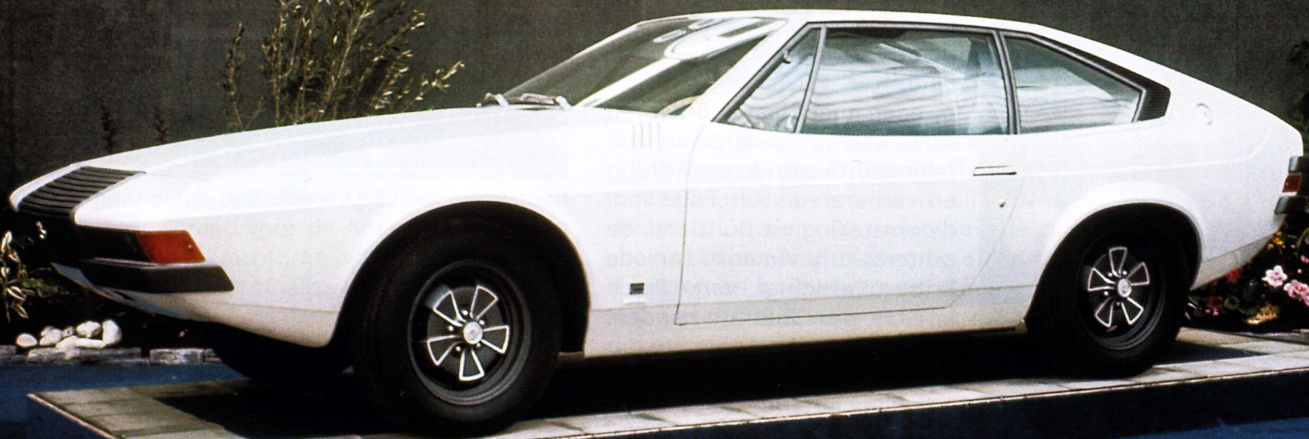
The Saint

Een populaire Britse televisieserie tussen 1962 en 1969 was *The Saint*. De acteur Roger Moore (1928) speelde de hoofdrol van Simon Templar (ST=Saint) in de verfilming van Leslie Charteris' verhalen. Daar hoorde een passende auto bij, maar die moest wel snel geregeld worden. In eerste instantie dacht men aan de Jaguar E-type, maar daar bestonden ellenlange waslijsten voor. Zo kwamen de makers uit bij een Londense Volvo-dealer die binnen een paar dagen een P1800 kon leveren, een witte. De maatschappij betaalde de volle prijs voor de auto (tegenwoordig betalen fabrikanten vermogens om hun product te laten optreden in films en tv). De serie *The Saint* werd razend populair en was tevens te zien in Volvo's belangrijkste exportmarkt Amerika. Bij ons werd hij uitgezonden door de KRO. Het vergrootte de populariteit enorm. Zelfs Roger Moore kocht privé opeenvolgend drie nieuwe P1800's. In de jaren zeventig werd Moore de nieuwe James Bond.



Een ontwerp van Coggiola op basis van de 1800
wat geen productievolg kreeg.

COGGIOLA



zend gemaakt, veel te weinig volgens de planning. Na drie jaar besloot Volvo dat het anders moest en probeerde het contract open te breken. Volvo wilde de P1800 toch in eigen huis assembleren. Jensen werd afgekocht voor de nog vierduizend te produceren auto's, maar bleef wel onderdelen leveren. Het productieprobleem van Pressed Steel bleef,

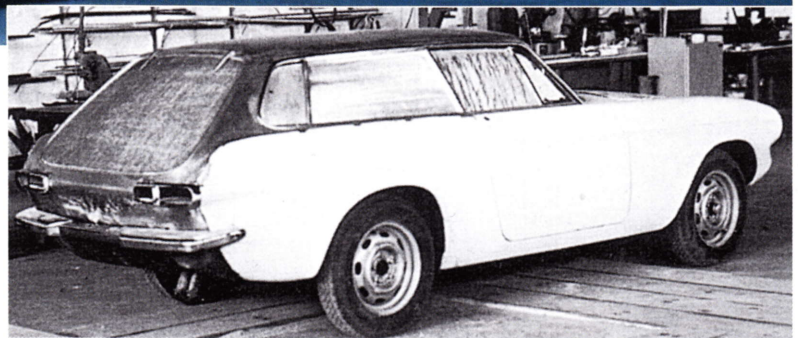
Een 1800S uit 1966 die eigendom is van Irvin Gordon uit East Patchogue, New York, heeft het Guinness wereldrecord van het grootste aantal mijlen in hetzelfde voertuig op zijn naam staan. In veertig jaar reed deze auto meer dan twee miljoen mijl. In april 2002 was Gordon gast in *The Tonight Show* van Jay Leno nadat hij de twee miljoen grens had doorbroken. In 2007 werd de grens van 2,6 miljoen mijl (4.184.294 kilometers) gepasseerd.

maar daar kwam Volvo niet vanaf. Dus werden de carrosserieën verscheept naar Zweden.

S staat voor Sweden

De aanduiding van de in Zweden geassembleerde auto's veranderde ter onderscheid van P1800 naar 1800S, waarbij de S stond voor Sweden. Tegelijk werd het vermogen iets vergroot tot 108 pk, waarmee de topsnelheid uitkwam op 175 km/h. De 1800S was slechts in drie kleuren leverbaar: wit, rood en donkergrijs. De aanblik werd echter drastisch veranderd door de plaatsing van nieuwe rechte bumpers uit één stuk. De zogenaamde koehoornbumpers vervielen daarmee.

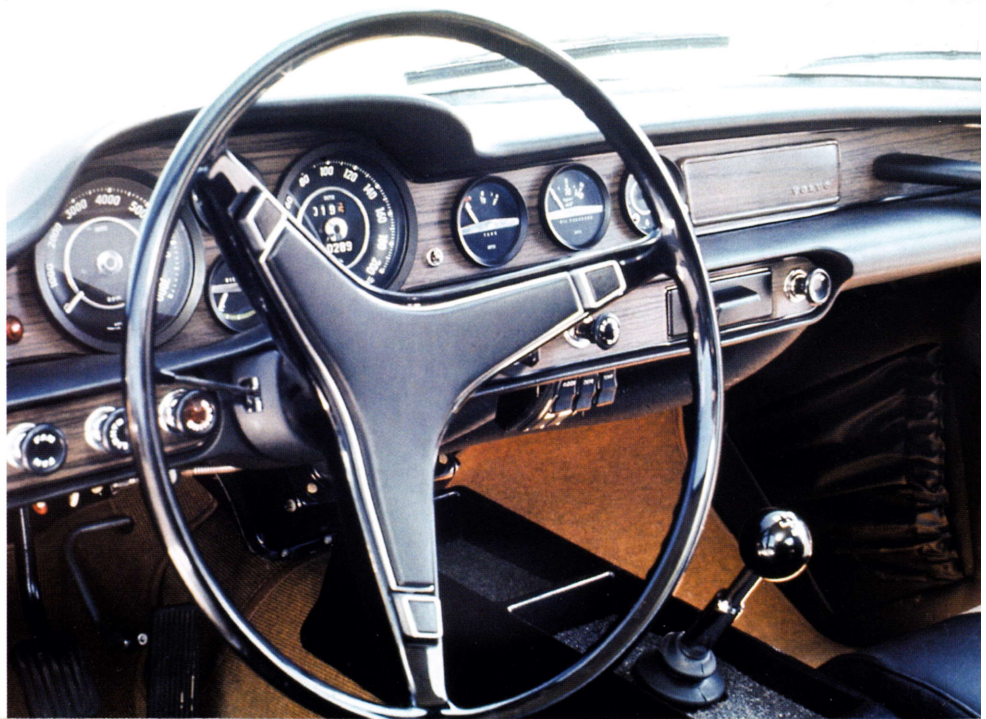
Op gebied van prestaties en uitstraling, was de MGA Coupé de meest directe concurrent, gevolgd door de Triumph TR3A en de Alfa Romeo Giulietta. Het waren alle sportwagens die spoedig een opvol-



ger kregen en ook die beconcurrerden de P1800. De P1800 met dit soort sportwagens te vergelijken maakte hem zelf echter nog geen sportwagen in de zin van genoemde auto's, daarvoor was het concept te afwijkend. Het was echter het Amerikaanse blad *Road & Track* dat stelde dat de P1800 een Grand Touring Car was voor mensen die geen Ferrari of Aston Martin konden betalen. Volvo Amerika greep dat direct aan om het model te positioneren als een GT met een superuitstraling, maar voor een fractie

*Coggiola
verlengde de
daklijn voor de
nieuwe
1800ES.*

*Dashboard met
houtfineer voor
de 1800ES.*



van de prijs. Er kwamen advertenties waar de P1800 naast topexoten stond met de bijbehorende vraag: 'Welke kost \$3.995?' (in plaats van de over de tien-duizend dollar kostende andere auto's).

Bij een andere stond in de tekst: 'U betaalt meer dan \$10.000 voor een Ferrari of een Aston Martin en krijgt dit: schijfremmen, gesynchroniseerde vier-versnellingsbak, onafhankelijke wielophanging, exacte besturing, compleet instrumentarium inclusief toerenteller, Europese styling en carrosserie. Voor \$3.995 voor een P1800 krijgt u hetzelfde.' Scherpe en doordachte teksten; wel werd ook gewezen op het feit dat de wagen natuurlijk geen 240 km/h haalde, maar daarentegen stond wél dat hij bij 110 km/h net zoveel verbruikte als een Volkswagen Kever.

In feite was het ook zo. De P1800 had de 'looks' van een supersportwagen, maar was meer een sportieve toerwagen.

Aanpassingen

Eind 1966 waren er zo'n 25.000 stuks gebouwd,

waarvan de helft naar de USA ging. Dat jaar werd het vermogen weer iets vergroot, naar 115 pk. Dit was mogelijk door een ander uitlaatspruitstuk.

Volvo beseftte dat het model niet het eeuwige leven had. Slechts weinig sportwagens hadden een levenscyclus langer dan zeven à acht jaar. Rond 1967 waren er al signalen dat de verkopen begonnen te dalen, hoewel er dat jaar net zoveel werden verkocht als in 1966, namelijk 4.500 auto's. Aanpassingen waren dus nodig. Cosmetisch ging er ook wat veranderen. In 1967 kwam er een nieuwe grille met meer horizontale spijlen. Tevens werd de chroomstrip aan de zijkant recht in plaats van met een boog naar boven gericht. Minder in het oog springend waren nieuwe deurbhendels. De veiligheid werd verbeterd door een ander stuurwiel, een inklapbare stuurkolom en hoofdsteunen te monteren. De 'vermogenskwestie' werd ook aangepakt. In Amerika was al een opvoerset beschikbaar. Die bestond uit een aangepaste cilinderkop met grotere kleppen. Gekoppeld aan een verhoogde compressieverhouding leverde deze set een vermogen van 135 pk.



1800ES werd de sportwagon van Volvo.





Structureel beter werd het door in 1968 de nieuwe tweeliter B20-motor toe te passen die speciaal ontwikkeld was voor de nieuwe Volvo 140-serie. Feitelijk werden slechts drie pk's toegevoegd, maar de auto was minder vervuilend. Afhankelijk van de markt werden SU- of Stromberg-carburateurs gemonteerd. De 1800S kreeg nu ook een gescheiden remsysteem. Maar er veranderde meer. Eindelijk kon Volvo afkomen van Pressed Steel; in de winter van 1968/69 werden de machines voor de carrosseriefabricage verscheept naar de fabriek in Olofstrom, waarmee de gehele productie in eigen hand kwam.

Nadat de productiefaciliteiten waren geïnstalleerd paste Volvo in augustus 1969 een nieuwe verbetering toe: benzine-injectie. Deze K-Jetronic van Bosch maakte de motor 'schoner' en gaf meer vermogen, zo'n 135 pk. Met als naam 1800E (van het Duitse Einspritz) was de Volvo weer bij de tijd. De topsnelheid kwam uit op een respectabele 185 km/h. Door het grotere vermogen was een sterkere bak noodzakelijk en dat werd er een van ZF, oorspronkelijk bedoeld voor de Volvo 164. Het dashboard met instrumenten veranderde ook.

Met deze aanpassingen hoopte Volvo de verkoopcijfers weer te kunnen opschrijven. In het fabriekseizoen 1968-1969 waren deze gedaald naar een dieptepunt met slechts 1.693 eenheden. Maar in 1969-1970 steeg dat naar 2.799 en in 1970-1971 zelfs naar 4.750. Die stijging was mede mogelijk gemaakt door een Borg Warner-automaat aan te bieden, waarmee nieuwe klanten werden aangesproken. Toch bleven het kleine aantallen en het is verwonderlijk dat Volvo er nog zolang mee doorging. Zeker verwonderlijk omdat er nog een parallelmodel bij zou komen.

1800ES

In augustus 1971 kreeg de 1800E een matzwarte grille en getint glas en werd daarmee de laatste 1800 alvorens in juni 1972 uit productie te gaan. De 1800E had het tot 9.414 exemplaren gebracht.

Ook in augustus 1971 had Volvo een parallelmodel geïntroduceerd met als naam 1800ES. Het betrof een Sportwagon, in feite een 1800E met een verlengde daklijn. Hier was jarenlang geëxperimenteerd aan voorafgegaan.

Begin jaren zestig werden al op kleine schaal sportwagens omgebouwd tot estate. Aston Martin was met de DB5-ombouw van Radford de eerste. Reliant bouwde zelf een sportieve estate met als naam Scimitar GTE. Het was in die tijd dat verschillende unieke creaties ontstonden op basis van de P1800. Zo maakte Fissore een fastback en Volvo zelf twee coupévarianten. Allemaal ontdekten ze dat ze niet zomaar aan de dakconstructie konden sleutelen zonder de structuur van de carrosserie ernstig te verzwakken. Toch ging Volvo hiermee door en schakelde carrosseriebouwer Sergio Coggiola in. Die bouwde twee prototypes, waarvan er een daadwerkelijk in productie ging. Die 1800ES was, net als de laatste 1800E, sterk opgewaarderd met luxe bekleding en een houtfijner dashboard met nieuwe instrumenten. Opvallend kenmerk was de achterraut die niet in een frame was ingebouwd. Dit model werd het uitloopmodel van het 1800-verhaal. De 1800ES werd in juni 1973, na 8.077 stuks, uit productie genomen. Hij zou namelijk niet door de aangepaste Amerikaanse wetgeving voor het jaar 1974 zijn gekomen. In ons land werden destijds slechts veertien stuks van de 1800ES verkocht. Import achteraf, vooral uit de VS, liet dit aantal sterk oplopen zodat hij tegenwoordig niet meer zeldzaam is. ■

Beginjaren zeventig waren er dus twee varianten, zij het kortstondig.

Voor:

- styling
- prestaties
- filmsterimago

Tegen:

- afwerking
- interieurlawaaï
- sterk overstuurd

Huidige waarde:

Volgens taxateur A. Pisa (Ataxaties, Utrecht)

P1800S	1800 ES
A: € 24.000	A: € 25.000
B: € 17.300	B: € 19.000
C: € 11.300	C: € 9.000
D: € 7.500	D: € 5.000
E: € 4.000	E: € 3.000

Prijzontwikkeling

De laatste vijftien jaar is er veel veranderd wat betreft klassiekers. Duurdere auto's werden duurder, terwijl andere modellen minder in de belangstelling kwamen te staan. We krijgen de indruk dat de P1800/1800ES vroeger meer aandacht kreeg. Dit gegeven en de nodige import uit de jaren 1985-95 (lage dollarkoers) zorgen voor stabiele prijzen. Dat biedt kansen voor degenen die er altijd al eentje wilden hebben.

Verkrijgbaarheid onderdelen:

Goed.

Technische gegevens Volvo 1800S (1966)

motor:	4-cilinder in lijn 1780 cc
boring x slag:	84 x 80 mm
compressieverhouding:	10:1
vermogen:	115 pk bij 5800 t/min
top snelheid:	175 km/h
lxbxh:	440 x 170 x 128 cm
gewicht:	1110 kg
wielbasis:	245 cm
spoorbreedte voor:	131 cm
spoorbreedte achter:	131 cm
nieuw prijs:	(1966) f 18.975,-

Clubadres:

www.volvo1800es.nl

België

www.swedishcarclub.be



Concurrentievergelijking

Het unieke karakter van de P1800 zorgde voor een status aparte, waarbij ook nog eens meespeelde dat hij uit Zweden kwam. In de VS was het een van de vele populaire Europese importauto's. In Europa lag dat anders, voor Zweedse auto's bestond een apart publiek. Reken ook nog eens de hoge prijs en het moge duidelijk zijn dat hij naar verhouding weinig werd verkocht.

MGB GT (1966)

motor:	4-cil in lijn 1798cc
boring x slag:	80 x 89 mm
compressieverhouding:	8,8:1
vermogen:	95 pk bij 5500 t/min
top snelheid:	170 km/h
lxbxh:	388 x 152 x 128 cm
gewicht:	1048 kg
wielbasis:	231 cm
spoorbreedte v/a:	124/125 cm
nieuw prijs:	(1966) f 15.995,-



Alfa Romeo Giulia Sprint (1963)

motor:	4-cil in lijn 1570cc
boring x slag:	78 x 82 mm
compressieverhouding:	9,1:1
vermogen:	121 pk bij 6000 t/min
top snelheid:	178 km/h
lxbxh:	408 x 158 x 131 cm
gewicht:	950 kg
wielbasis:	235 cm
spoorbreedte v/a:	131/127 cm
nieuw prijs:	(1963) f 17.480,-



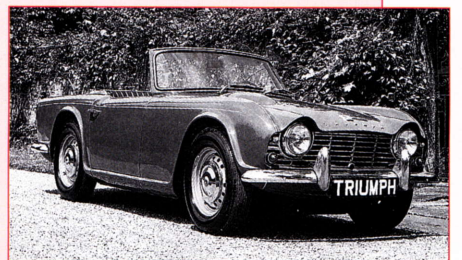
Lancia Flavia Coupé (1966)

motor:	4-cil boxer 1800cc
boring x slag:	88 x 74 mm
compressieverhouding:	9:1
vermogen:	102 pk bij 5200 t/min
top snelheid:	168 km/h
lxbxh:	448 x 161 x 135 cm
gewicht:	1160 kg
wielbasis:	248 cm
spoorbreedte v/a:	130/128 cm
nieuw prijs:	(1966) f 22.250,-



Triumph TR4 (1963)

motor:	4-cil in lijn 2138cc
boring x slag:	86 x 92 mm
compressieverhouding:	9:1
vermogen:	95 pk bij 5500 t/min
top snelheid:	180 km/h
lxbxh:	396 x 146 x 124 cm
gewicht:	940 kg
wielbasis:	224 cm
spoorbreedte v/a:	125/122 cm
nieuw prijs:	(1963) f 13.000,-



'EEN BEETJE EEN JUKEBOX,

DE P1800 VAN INEZ VAN DE POLL *Als kind keek ze graag naar de televisieserie The Saint. Zonder dat ze iets speciaals met auto's had, vond ze de P1800 van Simon Templar een prachtige auto. Sinds 1997 heeft ze er zelf een, en: ze rallyt ermee!*

DOOR PETER
BELINFANTE



Inez is tandarts in Amsterdam Oud-Zuid en gaat altijd op de fiets naar haar werk. Ze werd ook in die stad geboren, maar groeide op in Leiden. Zoals zo velen haalde zij op haar achttiende haar rijbewijs.

Inez: 'Door een bijbaantje kon ik toen samen met een vriendin een oude DAF 44 kopen, voor vierhonderd gulden. We gingen er gelijk een maand mee op vakantie naar Italië. Die auto heb ik een jaar gehad, maar in mijn eerste studiejaar ging hij kapot. Ik had toen geen geld en heb hem naar de sloop gebracht voor 25 gulden.'

In Amsterdam tijdens haar studie had ze toch geen auto nodig, dus het duurde jaren eer Inez weer aan een eigen auto toe

was. 'Toen begon mijn Ford-periode. Eerst een Sierra en daarna kocht ik een Escort. Alleen leerde ik toen mijn huidige vriend kennen en die vond dat te erg voor woorden. Hij is bevlogen van de vormgeving van Italiaanse auto's. Ik reed toen in zijn Lancia Delta Integrale EVO 2.'

Die vriend reed ook rally's, met een vaste navigator, en Inez dacht: dat kan ik ook. Zij is toen met een vriendin begonnen.

'Mijn eerste rally was de SLS in 1997. We mochten een Peugeot 404 uit 1961 lenen. Maar we had-

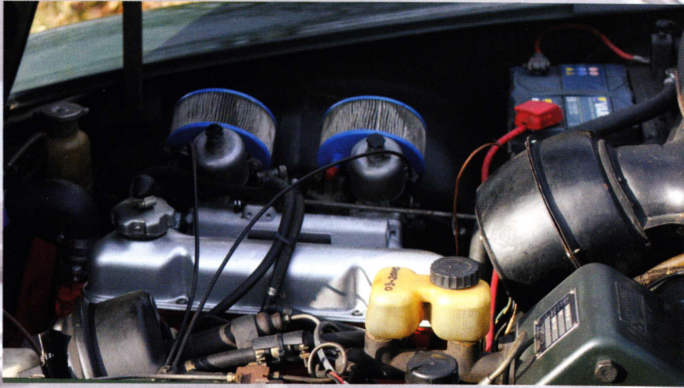
den veel pech, stonden vaak stil, ook 's nachts. Ik dacht toen: ik ga nooit meer met een vrouw rijden, want ook ik kan niets repareren als iets stuk gaat.'

Inez wilde een eigen auto, eentje die betrouwbaar was. Zo kwam de P1800 (weer) op haar pad. Had ze geen rallyrijdende vriend gehad, dan was er waarschijnlijk nooit een klassieker gekomen.

'De auto van The Saint was blijkbaar in mijn onderbewustzijn blijven hangen. Mijn vriend en ik gingen dan ook op zoek. De



MET AL DIE GEKLEURDE METERTJES'



eerste die ik zag wilde ik al meteen, maar uiteindelijk hebben we er zo'n twintig gezien. Het moest een P1800 S zijn en niet een 1800E of 1800ES. Een koehoornbumper vind ik te grof. Ik wilde het type met het oude dashboard. Dat is net een beetje een jukebox, met al die gekleurde metertjes.'

Ze wilde het liefst een Saint-uitvoering, een witte met rode bekleding. Maar het werd een groene. 'Bij een handelaar in Hoogeveen kwam er eentje uit Californië binnen. Hij was uit 1966. De combinatie groen met een cognackleurig interieur was toch wel chic. Dat werd hem dus. We hebben er toen heel wat aan opgeknapt. Er kwam een nieuw interieur met stoelen van een Porsche in, omdat ik hoofdsteunen wilde voor het rallyrijden. Natuurlijk kocht ik ook gelijk de dvd-box met alle avonturen van The Saint.'

'Toen ik hem had, zijn mijn vriend en ik rally's gaan rijden, vooral de langere zoals de Tulpenrally. Dat ging af en aan.

Soms stonden we heel hoog, andere keren weer laag. We zijn ook wel eens een Alpenwei ingedoken, vijftien

meter diep! Er lag olie op de weg. Gelukkig ging alles goed, de auto was wel beschadigd aan het subframe, maar niet zodanig dat we moesten stoppen. Het hele voorval kostte ons maar twee strafminuten in de rally. Inmiddels zit er een ander subframe onder.'

Slutelen doet en wil Inez niet. Op mijn vraag waarom niet, zegt ze heel resoluut: 'Ik vertrouw mezelf niet. Stel dat ik iets aan de remmen doe, dan durf ik er daarna gewoon niet meer in te rijden. Bovendien heb je kracht nodig. Een wiel kan al te vast voor me zitten.'

De eerste jaren reed ze veel met de P1800, maar doordat ze geen garage aan huis had, wel ergens anders, begon de Volvo roestplekjes te vertonen. Sinds 2004 gebruikt ze hem alleen nog maar voor rally's. Een anti-roestbehandeling staat nu op het verlanglijstje.

'Ik heb toen een Mini gekocht, want met die pekel kun je gewoon drie maanden per jaar niet rijden. Maar de P1800 is een blijver.'

Zij is duidelijk verknocht aan haar P1800. Ook de sociale contacten waardeert ze. 'Mensen zijn altijd enthousiast over deze auto. Ik zeg wel eens als je aanspraak wilt hebben, koop dan een hond of een oude auto.'

Toen ik Inez ten slotte vroeg wat haar droomauto zou zijn als geld geen rol speelde, kwam het opvallende antwoord: 'Dan blijft de Volvo.' We komen haar nog wel tegen tijdens de diverse rally's. Veel succes! ■

