

VADEMECUM

VOOR DE BEZITTER VAN



PV EN DUETT



B.Th. GROEFSEMA

Niets uit deze publicatie mag worden herdrukt, gefotocopieerd of op andere wijze gereproduceerd, zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van zowel de uitgever als de schrijver.

No part of this publication may be re-printed, photocopied or otherwise reproduced without the prior written permission of both the publisher and the author.

VADEMECUM

voor de bezitter van

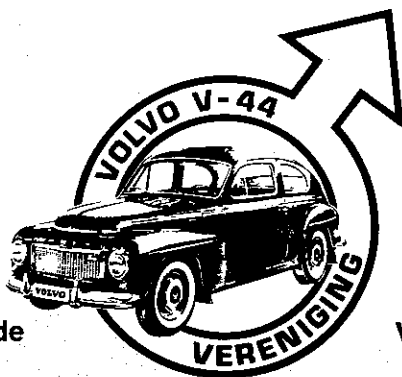
PV en DUETT

een vraagbaak ten behoeve van de Volvo-modellen
PV 444, P 445, PV 544 en P 210

door

B.Th. GROEFSEMA

oud-voorzitter en mede-oprichter
V-44-Vereniging



Een uitgave van de

V-44-Vereniging.

februari 1981

tweede druk

INHOUD

- Voorwoord
- I. Historisch allerlei
 - II. Identificatie van de wagen
 - III. Invoer-perikelen
 - IV. De originele staat
 - V. Kleuren en hun codes
 - VI. Het demonteren van de wagen
 - VII. Het spuit-klaar maken van de wagen
 - VIII. Het opbouwen van de wagen
 - IX. Originele accessoires
 - X. Getallen
 - XI. Modelletjes
 - XII. Varia
 - XIII. Taalproblemen in en om PV en Duett



De schrijver in zijn PV 544 C uit 1962.

VOORWOORD

Bij de eerste druk:

Aanvankelijk was het de bedoeling dat deze publicatie niet méér zou worden dan een her-uitgave van de artikelenreeks, die onder het motto "Hoe houd ik mijn Katterug in originele staat?" vanaf juli 1974 van mijn hand in het clubblad V-44-BERICHTEN is verschenen.

Op verzoek van het bestuurslid W.de Jong heb ik het boekje echter veel ruimer van opzet gemaakt, hetgeen in de titel tot uitdrukking komt: immers, een VADEMECUM is een naslagwerk, een leidraad, een vraagbaak voor een groep mensen, die in een bepaald onderwerp geïnteresseerd zijn. Dat onderwerp wordt in dit geval gevormd door enkele produkten, die de Zweedse automobielfabriek AB Volvo in een bepaalde periode heeft vervaardigd. Duidelijker gezegd, het gaat om alles wat te maken heeft met de automodellen, die door de liefhebber kortweg met PV resp. DUETT worden aangeduid!

De bladnummering van het Vademecum is zodanig gekozen, dat te allen tijde nieuwe bladen en/of hoofdstukken kunnen worden tussengevoegd. De basis-uitgave vormt dan ook geen afgerond geheel, maar is een verzameling losse onderwerpen die naar behoefte kan worden uitgebreid.

Daar het Vademecum qua opzet **losbladig** is, dienen de bladen van elkaar te worden gescheiden en opgenomen in een map met een **vier-rings ringbandsysteem**. Om de levensduur van de bladen nog beter te waarborgen, kunnen ze worden opgeborgen in doorzichtige plastic "show-mappen".

Voor de in dit Vademecum opgenomen informatie is geput uit vele en veelsoortige **bronnen**:

boeken, tijdschriften, folders, brochures, kranten, werkplaatshandboeken, onderdeelboeken, en -niet te vergeten- mijn dertien-jarige ervaring, opgedaan in, onder en met diverse typen PV's. In totaal heb ik meer dan tweehonderdduizend kilometers achter het stuur van vier-vier-viertjes en vijf-vier-viertjes mogen doorbrengen. Het waren probleemloze, zeer plezierige kilometers in karakteristieke èchte-automobielen-van-de-oude-stempel, en ze hebben me de inspiratie gegeven om dit boekwerkje gestalte te geven!

Dank ben ik verschuldigd aan diegenen, van wie ik waardevolle tips en/of documentatie mocht ontvangen.

In het bijzonder gaat mijn dank uit naar mijn vader, die met groot geduld de vele **tekeningen** heeft verzorgd, vaak met slechts een vage oude afbeelding als leidraad!

Moge het PV-Duett-Vademecum vele vragen van vele Volvo-eigenaren beantwoorden!

DE SCHRIJVER

Leidschendam, februari 1977

In april 1979 verscheen een aanvulling op het Vademecum van circa dertig pagina's.

Bij de tweede druk:

Het opvallendste verschil ten opzichte van de eerste druk wordt gevormd door de nieuwe omslag met foto's. Tevens is de naam van het boekje, met gebruikmaking van dezelfde ingrediënten, aangepast aan het spraakgebruik van de gebruikers. In plaats van met de hand getypte tekst is nu gebruik gemaakt van een zetmachine, hetgeen een rustiger letterbeeld oplevert. De inhoud is hier en daar verbeterd en aangevuld, terwijl ook het aantal foto's is uitgebreid.

Dit boekje is bedoeld als een hulpmiddel om de kennis van de PV en de Duett te vergroten en om als leidraad voor een verantwoorde restauratie te dienen. Voor een gedetailleerde beschrijving van het reviseren van motor, remmen, etc. zij daarom verwezen naar Volvo's werkplaatshandboeken.

De vele positieve reacties op de eerste druk vormen het bewijs, dat het Vademecum in een grote behoefte voorziet. Ik vertrouw er daarom op, dat ook deze tweede druk zijn weg naar de liefhebbers zal weten te vinden!

DE SCHRIJVER

Leidschendam, februari 1981

I. HISTORISCH ALLERLEI

HOE HET VOLVO-CONCERN ONTSTAAN IS.....

"Zeg, Gustav, jij hebt je toch wel eens met automobielen beziggehouden. Kunnen we niet eens bij elkaar komen om daarover te praten?"
Deze woorden werden in juni 1924 gesproken in een Stockholmse Konditori en ze zouden het begin betekenen van een gigantisch, industrieel concern!

De man, die sprak, was de zakenman ASSAR GABRIELSSON en degene, tot wie hij zich richtte, was zijn voormalige collega bij SKF te Göteborg, ingenieur GUSTAV LARSON. De beide mannen hadden elkaar, tot deze toevallige ontmoeting, al in jaren niet meer gezien. Maar Gustav Larson had haast. Hij wilde een paar dagen de stad uit om het Midzomerfeest te vieren en daardoor vonden ze pas enkele maanden later tijd om hun ideeën ten aanzien van automobielen te bespreken. Dat gebeurde dan -wederom na een toevallige ontmoeting!- tijdens het eten van gekookte kreeften in restaurant "Sturehof" te Stockholm.

Assar Gabrielsson was verkoopleider bij SKF (Svenska Kullager Fabriken) en had zijn firma in Parijs vertegenwoordigd. Daar had hij de stijgende vraag naar kogellagers meegemaakt en hij was zeer onder de indruk geraakt van de manier, waarop automobielen gebouwd werden. Zozeer zelfs, dat hij nu al zijn tijd en werkkraft wilde inzetten voor het produceren van Zweedse personenwagens.

Gustav Larson had al de nodige ervaring met automobielen. Hij was werkzaam geweest in de Britse automobielenindustrie en had reeds vóór zijn ontmoeting met Gabrielsson berekeningen gemaakt en bepaalde voorbereidingen getroffen voor het fabrieksmatig produceren van automobielen.

De beide mannen waren enthousiast over de gedachte om een Zweedse automobiefabriek te bouwen en praktisch direct na hun ontmoeting in het restaurant begonnen ze met het uitwerken van de plannen.

In september was Gustav Larson al druk bezig met de tekeningen voor een open personenwagen met een vier-cylinder-motor. In juni van het jaar 1925 waren de tekeningen klaar, en samen met Gabrielsson probeerde hij toen kapitaal te lenen voor de financiering van het project. Dat bleek echter moeilijker te zijn dan ze ooit hadden gedacht. Ondanks grote inspanningen lukte het niet om iemand bereid te vinden geld te investeren in de door Gustav Larson ontworpen automobiel. Maar Gabrielsson en Larson gaven de moed niet op! Toen het bij anderen niet lukte, spraken ze hun privé middelen aan om de eerste tien testwagens te kunnen fabriceren. Het moesten negen open wagens en een gesloten wagen worden.

Het besluit werd in september 1925 genomen en een maand later lukte het om de kunstenaar **Helmer Mas-Olle** voor de plannen te interesseren. Deze werd aan het team toegevoegd om de carrosserie vorm te geven. De onderdelen voor de tien wagens zouden van diverse leveranciers betrokken worden, en de eigenlijke assemblage zou onder leiding van Larson in Stockholm plaatsvinden.

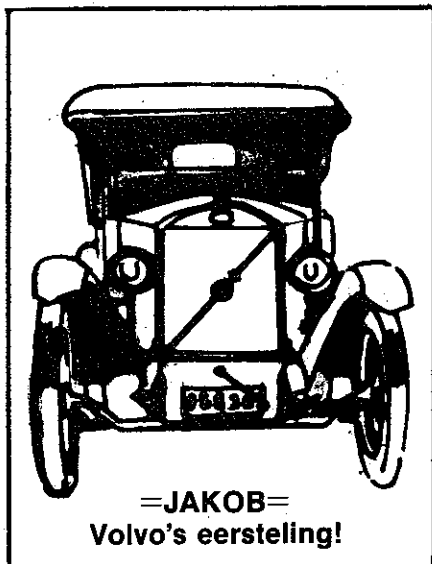
Gedurende de hele winter en het daarop volgende voorjaar werkten ze aan de wagens. Pas in juni 1926 was de eerste open wagen klaar en werd in triomf van Stockholm naar Göteborg gereden! De Zweedse wegen waren bar slecht in die tijd, en een honderden kilometers lange tocht in een testwagen was daarom geen sinecure, maar Larson's ontwerp haalde het! De overige open wagens kwamen laat in de zomer gereed en werden in konvooi naar de west-kust gereden met een snelheid van hoogstens 40 km/uur, een behoorlijk vaartje, daar de maximaal toegestane snelheid 30 km/uur bedroeg! De gesloten wagen werd pas in de herfst van 1926 afgebouwd.

De Raad van Bestuur van SKF werd door de demonstratiewagens van Gabrielsson en Larson zodanig overtuigd van de praktische mogelijkheid om in Zweden automobielen te bouwen, dat men besloot om de benodigde fondsen te fourneren.

SKF bezat in die tijd in Göteborg een kleine dochter-onderneming, genaamd **Aktiebolaget Volvo** (= N.V. Volvo). Het bedrijfje was voornamelijk aangehouden om de naam nog eens te kunnen gebruiken. Immers, "Volvo" is een Latijns woord, dat **IK ROL** betekent, hetgeen wel zeer toepasselijk leek voor een onderneming die kogellagers fabriceert! Er werd besloten om dat alleen nog op papier bestaande bedrijfje te bestemmen voor de massa-productie van automobielen, en zo werd de **automobiefabriek AB Volvo**

geboren! Behalve de naam stelde SKF ook een aandelenkapitaal van tweehonderdduizend Zweedse Kronen ter beschikking.

Assar Gabrielsson en Gustav Larson gaven hun banen op, en traden in dienst van AB Volvo als twee-hoofdige directie. Gabrielsson was verantwoordelijk voor de financiële gang van zaken en Larson nam het technische gedeelte voor zijn rekening. De jonge onderneming kon fabrieksruimte huren bij de Nordiska Kullager AB op het schiereiland Hisingen in Göteborg. Op 27 oktober 1926 betrok de kleine groep Volvo-medewerkers de fabriek op Hisingen en de productie kon beginnen. Het krediet van SKF was bestemd voor een eerste serie van 500 open en 500 gesloten personenwagens.



Die eerste periode, waarin men zich moest waarmaken, werd gekenmerkt door een koortsachtige bedrijvigheid. Uit de Verenigde Staten liet men als raadgevend ingenieur ene **Ivan Örnberg** komen, die bij de Hupmobile-fabriek ervaring had opgedaan. Zijn taak was om de eerste 10 wagens uitgebreid te testen. Verder werden bij vele bedrijven en bedrijfjes onderdelen besteld voor de geplande 1000 wagens, de assemblage werd georganiseerd, enzovoort. Intussen bereidden de beide initiatiefnemers zich reeds op de toekomst voor, want nauwelijks twee maanden na het begin van de productie, verschenen reeds de contouren van de eerste Volvo-vrachtwagen op het tekenbord!

14 april 1927 was een grote dag voor Volvo, want toen zou de eerste Volvo-personeelwagen van de lopende band komen en aan de buitenwereld gepresenteerd worden. Het was een open wagen met de type-aanduiding ÖV4, bijgenaamd "Jakob". Het debuut verliep echter niet geheel vlekkeloos! Iedereen in de fabriek was gereed voor het grote moment. Hilmer Johansson nam plaats in de bestuurderszetel, startte de motor, schakelde de versnelling in, liet de koppeling opkomen en de wagen begon te rijden..... achteruit! Lichtelijk ontstemd zette Johansson de wagen in zijn achteruit en..... reed prompt voorwaarts! Afijn, enkele monteurs verhielpen het euvel met rode hoofden en toen kon "Jakob" ten tweeden male zijn entree maken, en nu ging alles goed. Eigenaar werd de heer Gunnar Håkansson uit Sandared, die de wagen al in augustus 1926 besteld had.

Natuurlijk moest de wagen ook een embleem hebben, een soort **huismerk**. Besloten werd om hiervoor het oude Rune-symbool voor **ijzer** te kiezen, namelijk een cirkel met een diagonale streep erdoor. Op enkele uitzonderingen na heeft dit oeroude symbool sindsdien alle Volvo-automobielen gesierd.

"Jakob" had een open carrosserie van plaatstaal, bevestigd op een zwaar houten chassis. Het was een 4- of 5-zits wagen met een wielbasis van 2,95 meter. De motor was een vier-cilinderzij-klepper van 1944 cc., en hij was gebouwd door Pentaverken te Skovde, naar een ontwerp van Volvo. Het chassis kon ook gebruikt worden voor een kleine vrachtwagen en werd gedragen door half-elliptische veren, gemaakt door de firma Bofors. De wielen waren erg massief en hadden zware houten spaken. Het koelsysteem, de bougies en de elektrische installatie kwamen van Bosch, die ook in Zweden een fabriekje begonnen was. De maximum snelheid bedroeg circa zestig kilometer per uur en de prijs was S.Kr. 4.800,--.

Nog steeds bestaat "Jakob"! Hij is als een levend stuk historie te bezichtigen in Volvo's tentoonstellingsruimte te Torshälla bij Göteborg. En af en toe, op hoogtij-dagen wordt hij dan van stal gehaald om in het bedaarde tempo, dat bij zijn leeftijd past, hooggeplaatste personen in stijl te vervoeren.

24 april 1964 was zo'n **hoogtij-dag** voor AB Volvo. De aloude fabriek op Hisingen was namelijk te klein geworden voor het dynamisch gegroeide bedrijf en even buiten

Göteborg, bij het vliegveld Torslanda, waren uitgestrekte terreinen aangekocht. Daar werd een enorme assemblage-fabriek gebouwd en op die 24ste april werd **Torslanda-verken** feestelijk geopend, welhaast een nationale gebeurtenis voor Zweden!

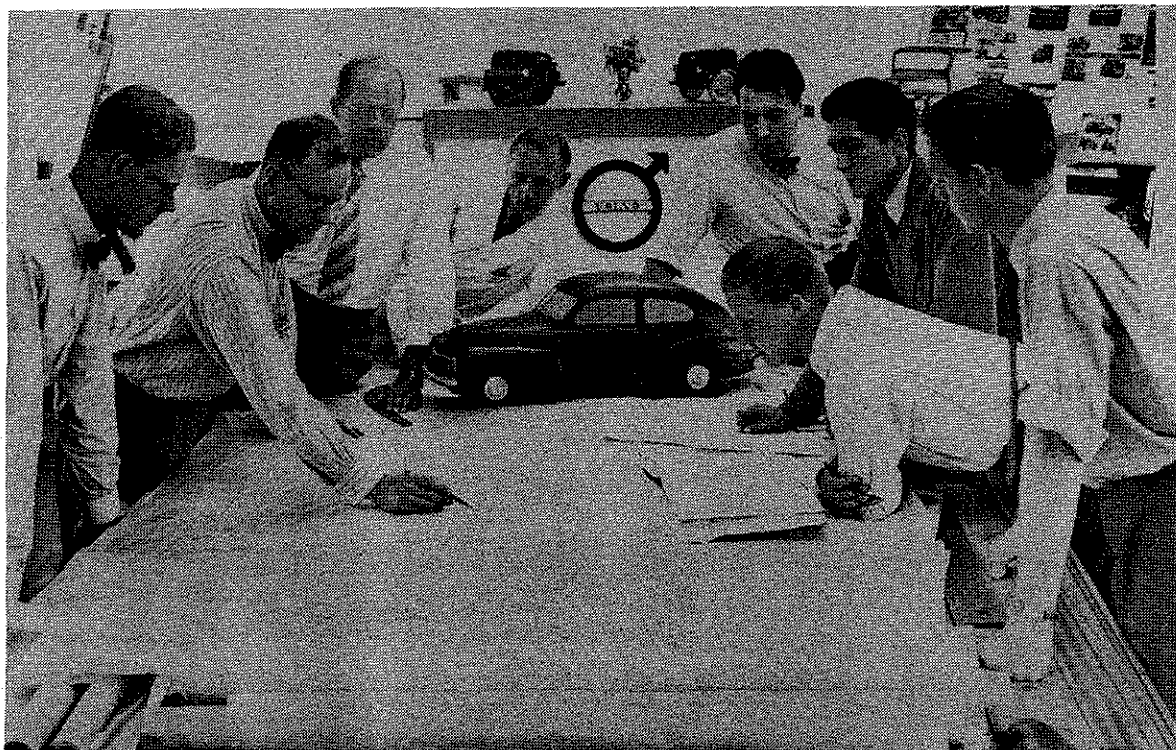
De Koning, de prins, diverse ministers en vele honderden hoogwaardigheidsbekleders luisterden de openingsceremonie op. Later op de dag werd "Jakob" van stal gehaald om met Koning Gustav Adolf, de nieuwe president-directeur Gunnar Engellau en..... de toen hoog-bejaarde Gustav Larson een tochtje door de fabriek te maken. Voor Larson moet het een dag vol herinneringen zijn geweest! Zijn boezem-vriend en mede-oprichter, Assar Gabrielsson, was twee jaar tevoren overleden, maar had nog wel de aankoop van de Torslanda-terreinen meegemaakt. In 1968 stierf Gustav Larson en daarmee werd in feite voor Volvo een tijdperk afgesloten!

VOLVO'S GROOTSTE SUCCES: DE PV-STORY !

Vóór de Tweede Wereldoorlog beperkte de afzet van Volvo personenauto's zich voornamelijk tot de Scandinavische markt en de geproduceerde aantallen bleven aan de zeer bescheiden kant. Het accent lag voor de onderneming praktisch volledig op de productie van vrachtwagens, bussen, landbouwmachines en dergelijke. Vooral de vrachtwagens hadden het bedrijf, ook internationaal, reeds een zeer goede naam bezorgd.

In de laatste jaren voor de oorlog was in Europa al een tendens waarneembaar om van de productie van grote, op Amerikaanse leest geschoeide automobielen over te stappen op die van kleinere, zuinige wagens. Bij Volvo hield men er reeds tijdig rekening mee, dat deze tendens zich na de oorlog in nog sterkere mate zou voortzetten. Zo zouden b.v. de brandstoffen duurder worden, waardoor het nodig werd een zuiniger motor te construeren dan gebruikelijk was in die tijd.

Uitgaande van die gedachte gaf de Volvo-directie, waarvan ook **Assar Gabrielsson** en **Gustav Larson** nog deel uitmaakten, in 1942 opdracht een geheel nieuwe personenwagen te ontwerpen. De nieuwe wagen moest een moderne stroomlijn, een zelfdragende carrosserie en een zuinige vier-cylinder-motor krijgen.



1943: een deel van het ontwerp-team van de PV 444 aan het werk.

V.l.n.r. Erik Skog, Edward Lindberg, Acke Arvidsson, Ernst Hautau, Anders Lydén, Eric Sidling, Rune Olsson en Trygve Riis-Björnstad.

Met die richtlijnen in het achterhoofd begonnen de ingenieurs **Helmer Pettersson** en **Erik Jern** in mei 1943 aan hun opdracht. Ze stelden een ontwerp-team samen en werkten allerlei ideeën uit.

Als type-aanduiding gaf men de nieuwe wagen de code **PV 444** mee:

- PV - Person Vagn
- 4 - vier zitplaatsen
- 4 - vier-tact-motor
- 4 - vier cylinders

De constructeurs hadden weinig haast. Immers, de oorlog woedde nog volop in de rest van Europa en niemand wist wanneer de wagen in productie komen kon. Daardoor kon men in alle rust over alle details wikken en wegen om tot de beste oplossing te komen. Door de zelfdragende carrosserie spaarde men gewicht en ruimte. Toch werd de PV 444 geen lichte wagen. Daar Volvo namelijk allerlei onderdelen van Amerikaanse leveranciers betrok, werd de wagen al in het ontwerp-stadium opgebouwd uit onderdelen, die eigenlijk bedoeld waren geweest voor grotere en zwaardere Amerikaanse wagens! De PV 444 was voor zijn grootte een buitengewoon robuuste wagen. Eigenlijk had hij nergens anders gebouwd kunnen worden dan in Scandinavië met zijn slechte wegen en uiterst strenge winters!

Presentatie van de PV 444:

In de herfst van 1944 organiseerde Volvo een grote tentoonstelling in de Koninklijke Tennis-hal te Stockholm om een overzicht van zijn produkten te geven. Het kleine automobielfabriekje uit Göteborg had zich namelijk ontwikkeld tot één van Zwedens grootste ondernemingen en omvatte diverse belangrijke bedrijven. Via deze expositie werd den volke getoond tot welke technische prestaties het Volvo-concern in staat was. Er was van alles te zien: bussen, vrachtwagens, ambulances, brandweerwagens, landbouw-tractoren, en zelfs militaire voertuigen, zoals pantserwagens en een tank! De grootste blikvangers waren echter de beide **nieuwe personenwagenmodellen**. Het ene model was de PV 60, een nog grotendeels volgens conventionele principes gebouwde ruime vijf-zitter met een zes-cylinder-motor.

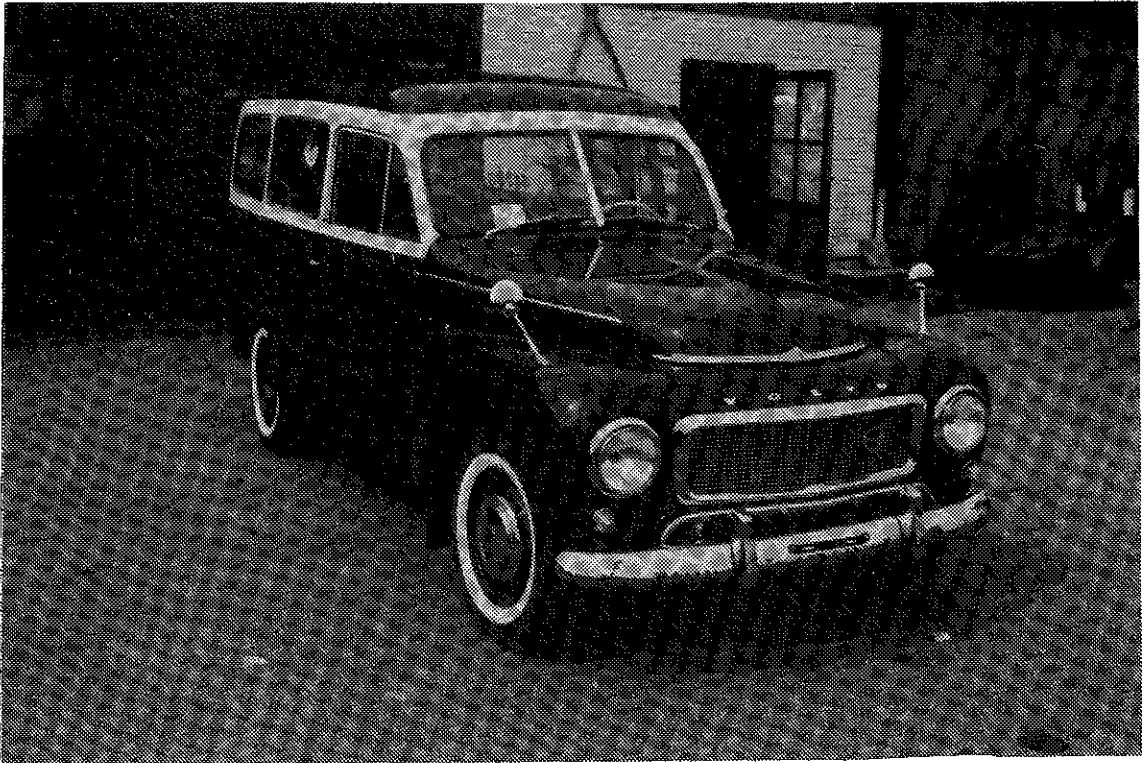
De andere was onze PV 444. Hij werd als een **sensatie** begroet! Praktisch alles aan de wagen contrasteerde met wat men tot dan gewend was geweest: de stroomlijn, omvang, prestaties, technische nieuwigheden, en ga zo maar door. De wegligging van de nieuwe wagen bleek formidabel te zijn, niet in het minst door geheel onafhankelijk van elkaar opgehangen voorwielen en de stabilisatorstangen voor en achter. Die eerste 444's waren alleen maar in de kleur zwart verkrijgbaar en ze hadden een groen interieur met een heel merkwaardig symmetrisch dashboard. De prijs bedroeg S.Kr. 4.800,--, evenveel als die van de ÖV4 in 1927! Voor die tijd was dat een vrij hoog bedrag, maar voor velen vormde dat geen beletsel om deze noviteit al tijdens de tentoonstelling te bestellen. Eén van de eersten, die zich een PV 444 A aanschafte, was de toen wereldberoemde tenor Jussi Björling.

De **levertijden** waren in die eerste jaren echter enorm lang wegens het gebrek aan grondstoffen in de na-oorlogse periode. Het duurde daarom tot 1947, voordat de 444 echt in serie-productie kwam. Zo was b.v. plaatstaal erg schaars en het kostte Volvo de grootste moeite om per jaar een paar duizend exemplaren te produceren. De afzet vormde totaal geen probleem, want de wagens werden onmiddellijk door de automobiel-arme markt opgezogen. Langzamerhand verminderden de grondstof-problemen echter en steeds meer wagens verlieten de lopende band.

Geen wonder van schoonheid en toch.....

Bij het ontwerpen van de 444 was het accent duidelijk gelegd op zuinigheid, duurzaamheid, praktische bruikbaarheid en andere economische overwegingen. Uiterlijk vertoon had bij de constructeurs zeker niet de hoogste prioriteit gekregen. Vandaar ook, dat men in Göteborg wat ongelovig glimlachte toen de wagen in 1950 een schoonheidsprijs behaalde op een automobiel-tentoonstelling in Heidelberg!

In 1949 verschenen de **eerste P 445's** op het toneel. Dat waren van de 444 afgeleide vrachtwagentjes en bestelwagens met als onderstel een zwaar chassis. Later kwam daar



nog een echte combinatiewagen bij die "Duett" genoemd werd, omdat hij zowel personenwagen als bedrijfswagen was.

Intussen werd de roep van de critici, die vonden dat de 444 wel wat pittiger mocht worden, steeds luider en als gevolg daarvan werd in 1955 de B14A-motor geïntroduceerd in serie K. Deze 70 pk uitvoering werd **Sjuttio-Sport** genoemd en was inderdaad zó pittig, dat hij de Porsches van zijn tijd bijhield. Er zijn uit die tijd zeer enthousiaste getuigenissen van 444-rijders bewaard gebleven! Merkwaardigerwijs werd de Sjuttio-Sport alleen op de **export-markten** verkocht. Dit verdroot sommige Zweden dermate, dat ze er een reis naar het buitenland voor over hadden om zich een Sjuttio-Sport aan te schaffen en die in zijn geboorteland te importeren!

Hetzelfde deed zich voor toen twee jaren later de sport-uitvoering van de B16-motor in de 444 leverbaar werd. In deze zgn. **Attio-Fem**-uitvoering vierde de aloude 444 triomfen in vele races, rally en betrouwbaarheidsritten (Rally van Monte Carlo, Tulpenrally, etc.). Een bekende Nederlandse rally-rijder in de Volvo PV 444 was aan het eind van de vijftiger jaren de heer Huisman uit Apeldoorn.

In 1958 leek het er op dat er een einde was gekomen aan het PV-tijdperk. De 444 deed, vergeleken met concurrerende automobielen, **langzamerhand nogal ouderwets** aan en de vraag was alleen maar of Volvo eenvoudigweg de produktie van de 444 zou staken of dat er, naast de inmiddels verschenen moderne Amazon, een tweede nieuw model geïntroduceerd zou worden. Welnu, dat laatste bleek het geval en groot was veler verbazing, toen bleek dat het om een grondig gemoderniseerde 444 ging!

Het grootste verschil met de oude modellen bestond uit de grote voorruit-uit-één-stuk en het volledig vernieuwde interieur.

Aldus ging de vier-vier-vier onder de naam **PV 544** zijn tweede jeugd in..... Het cijfer "5" in de naam had betrekking op het aantal zitplaatsen, dat door de nieuwe indeling van het achter-compartment met één was toegenomen.

Ook de PV 544 bleek een **voltreffer** te zijn: alleen al van de eerste serie (1958-1960) werden er circa honderdduizend exemplaren verkocht!

De **P 210** werd in 1960 de opvolger van de vier-vier-vijf en zo begon ook de "Duett" aan een nieuw leven!

I.6

In het najaar van 1961 werd voor het eerst **de nieuwe B18-motor** in de 544 gemonteerd, een motor, die beroemd zou worden om zijn geruisloosheid, pit en lange levensduur. Deze motor, gevoegd bij de vanouds geweldige wegligging van de PV, bezorgde Volvo weer **tal van rally-overwinningen!**

Bekend waren de 544-coureurs Carlsson en Tom Trana en bepaald onvergetelijk de eerste plaats, die de gebroeders Singh in 1965 behaalden in de moordend zware East African Safari Rally. Pikant detail is, dat zij dat presteerden met de reeds frequent afgebeulde, tweedehands 544 van Tom Trana!



Het einde van een tijdperk.....

Aan alles komt echter een einde, zo ook aan de produktieperiode van een succesvol auto-model.....

Op 20 oktober 1965 verliet **de allerlaatste PV 544** de Torslanda-fabriek, voorzien van het opschrift

**SISTA PV 544
NR. 440000**

waarbij "sista", zoals te raden valt, "laatste" betekent.

De beëindiging van de produktie geschiedde op louter commerciële gronden. De vraag naar wagens uit de modernere aandoende 120/130-serie (Amazon) ontwikkelde zich namelijk enorm, terwijl die naar de oude PV daarbij ver achterbleef en zelfs gestadig afnam. Het lag daarom voor de hand, dat de gehele produktie-capaciteit van de Torslanda-fabriek aan het winstgevende nieuwere model werd toegewezen. Er is nog overwogen om de PV in kleine aantallen te blijven bouwen in de oude moeder-fabriek op Hisingen, maar ook daar was geen ruimte meer beschikbaar wegens de florierende produktie van vrachtwagens.

En zo was het einde van de PV-produktie onafwendbaar aangebroken, tot diepe droefenis van de honderdduizenden, die toen nog zo'n wagen bezaten en misschien nog nooit in een ander model gereden hadden! Er restte hen een schrale troost: Volvo adverteerde overal ter wereld met teksten als "Farewell old friend!" en vermeldde daarbij dat de produktie van onderdelen voor de PV nog minstens 12 jaren zou doorgaan.....

Wereldrecordhouder

Op het moment dat de produktie werd stopgezet, was de PV 444/544 het automodel, dat het langst achter elkaar in serie-produktie was geweest. Van 1944 tot 1965 waren er namelijk **eenentwintig produktiejaren** verstreken en daarmee was de PV wereldrecordhouder geworden!

N.B.: alleen de produktietijd van het basis-model telt hierbij, want hoewel de geliefde Duett nog tot in 1969 gemaakt is, tellen die vier extra jaren niet mee! Het record is sindsdien echter al weer gebroken, te weten door de VW-Kever.

Volvo's grootste succes!

Het is waar, dat er van de modellen, die na de PV kwamen, grotere aantallen zijn gebouwd, maar toch staat als een paal boven water dat de PV 444/544 Volvo's grootste succes is geweest. Tot de Tweede Wereldoorlog was AB Volvo namelijk als het ware een vrachtwagenfabriek geweest die ook nog op bescheiden schaal personenauto's produceerde. Met het bouwen van de PV kon men echter voor het eerst niet alleen van serie-produktie spreken, maar ook van **massa-produktie**, waardoor Volvo's naam als fabrikant van personenautomobielen voorgoed werd gevestigd!

De "Wolwo PeeWee" en zijn populariteit

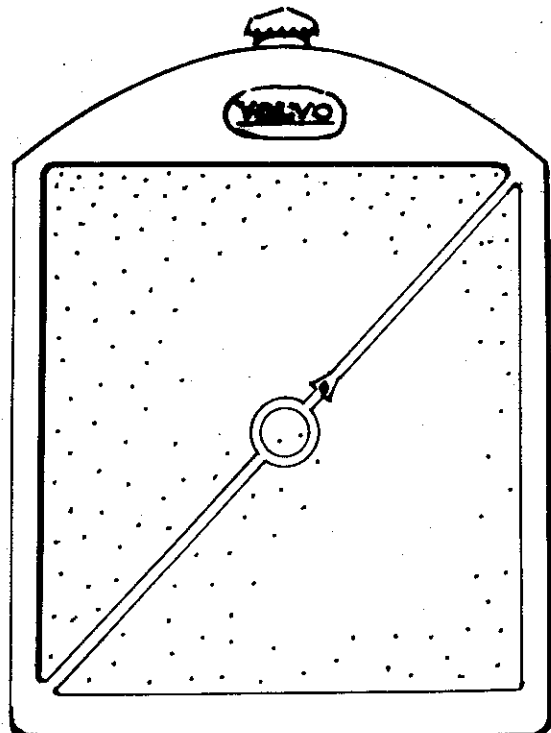
Vanaf 1927 heeft Volvo personenauto's gebouwd, waarvan de modelnaam met de letters "PV" begon. Geen ervan werd echter zo populair als de oer-degelijke en karakteristieke 444/544, tegelijk de laatste PV. Nu nog steeds, vele jaren na 20 oktober 1965, behoeft men in Zweden slechts "PeeWee" te zeggen en iedereen weet wat men bedoelt. Nog steeds rijden er duizenden van die PV's rond met honderdduizenden kilometers op de teller en overal worden PV-clubs opgericht!

HET VOLVO-EMBLEEM

Zoals hiervóór reeds vermeld is, werd Volvo's huismerk, de cirkel met het pijltje en de diagonale streep, in 1927 geïntroduceerd op de ÖV4, bijgenaamd "Jakob". Het is een oer-oud Rune-symbool, dat "ijzer" betekent. In dit verband is het wellicht aardig om eens in een encyclopedie na te slaan wat nu eigenlijk "Runen" waren:

RUNEN

stellen de letters voor van het oudste Germaanse alfabet. Aanvankelijk waren er 24, maar het is tot 33 uitgebreid. Behalve als letters hadden zij betekenis als tovertekens. Het woord "Rune" is Gotisch voor: geheime wijsheid. Er zijn heel weinig manuscripten bekend in Runenschrift, maar er zijn vele opschriften op stenen en gedenktekens gevonden. Het schijnt dat altijd slechts een zeer gering aantal "ingewijden" de Runen heeft kunnen lezen. Sinds 1927 zijn bijna alle Volvo personenwagens en vrachtwagens getooid geweest met het oude ijzer-teken, met of zonder schuine streep. Die van de PV zijn te vinden in hoofdstuk IV.2, waarbij opvalt dat de 444 altijd "ijzer-loos" geweest is. **Stelling:** alleen een Volvo met het oude Rune-teken op de grille mag met recht een "rij-ijzer" genoemd worden!



HELMER PETTERSSON

Op 2 augustus 1980 overleed Helmer Pettersson, ook wel genoemd "vader van de PV444". Hij was nauw betrokken bij de ontwikkeling van de PV. Ook het testen van het nieuwe model was bij hem in goede handen: zo reed hij met een van de prototypen op één dag 1300 kilometer met een gemiddelde snelheid van 100 km/uur!

Tijdens de oorlog ontwierp hij voor AB Volvo gasgeneratoren, die op een rijdbaar onderstel achter de auto werden meegevoerd als alternatief voor de schaarse benzine.

Naast zijn werk bij Volvo leidde Pettersson zijn eigen bedrijf, waarin voornamelijk accessoires voor de auto-industrie werden ontwikkeld. Zo ontwierp hij voor de A- en de B-serie van de 444 een grote metalen zonnekap, die boven de voorruit werd gemonteerd met een steuntje op de middenstijl.

In de loop van 1951 bracht hij de befaamde "gangster-kap" uit. Dit was een gebogen plastic zonnekap van het materiaal Bonoplex, verkrijgbaar in de kleuren rood, groen en blauw. Deze beide HP-zonnekappen zijn tegenwoordig erg zeldzaam geworden en zeer gewild bij 444-liefhebbers! Ook was Pettersson betrokken bij de ontwikkeling van Volvo's richtingaanwijzers-op-het-dak, de z.g. "koekoek".

Na zijn pensionering richtte Helmer Pettersson, samen met zijn zoon Pelle (eveneens ontwerper en betrokken bij het ontwerp van de P 1800!), een nieuw bedrijf op, Modern Design geheten. Daarin was hij werkzaam tot zijn dood.

II. IDENTIFICATIE VAN DE WAGEN

U bent in het gelukkige bezit van een Katterug of Duett, maar is hij eigenlijk wel van het model of het bouwjaar, dat u altijd als juist hebt aangenomen?

Misschien is er vroeger wel met het kentekenbewijs "gerommeld", zodat de informatie op Deel I niet meer klopt met de werkelijkheid! Misschien is het kentekenbewijs vroeger verloren gegaan en vervangen door een ander; misschien is de wagen op illegale wijze ingevoerd en kloppen daardoor de papieren niet; misschien is het identificatieplaatje vervangen door een ander; misschien is de wagen uiterlijk gemoderniseerd. Kortom, allerlei mogelijkheden, waardoor u een andere wagen kunt bezitten dan u denkt! In de volgende hoofdstukken wordt steeds verwezen naar de bouwserie en de uitvoering van de wagen. Wilt u een zinvol gebruik maken van de informatie in dit boekje, dan dient u **nu** vast te stellen welke de kenmerken van uw wagen zijn!

Onder de motorkap zit, rechtsboven op het schutbord (bij de spanningsregelaar), het **identificatieplaatje** van de wagen. U vindt daarop minimaal het wagen-type (TYP) en het chassisnummer (CH.NR). Deze dienen overeen te stemmen met de gegevens op Deel I van het kentekenbewijs.

Meestal is op het plaatje de **type**-aanduiding vrij uitgebreid weergegeven (b.v. 44404 of 44506) en wordt hij gevolgd door de **serieletter** (b.v. 54403A of 21134D). Op de 444 kunnen er zelfs twee of drie letters zijn ingevuld: de eerste is altijd de serieletter en de tweede de uitvoering (b.v. PV 444 ES wil zeggen dat het een PV 444 uit serie E is in de Special-uitvoering, dus in feite een 44404).

Gewapend met Type, Serie-letter en Chassis-nummer neemt u vervolgens het u door de V-44-Vereniging verstrekte "**Overzicht van de door Volvo geproduceerde typen**" ter hand en zoekt u het blad met uw eigen wagen op. Daarna is eenvoudig vast te stellen van welk **bouwjaar** de wagen moet zijn en om welke **uitvoering** het gaat (zie de kolom "Omschrijving").

Om helemaal zeker te zijn dat u de wagen correct hebt geïdentificeerd, kunt u (voor zover van toepassing) nog enkele **aanvullende controles** uitvoeren:

- een 444 met een "**bril**" (twee kleine achterrautjes) is altijd van 1954 of ouder, d.w.z. uit de bouw-series A t/m E. Soms zijn deze wagens later gemoderniseerd door er een grote achterraut in te zetten! Ook de voorruit werd wel eens op deze wijze verjongd. Het knikje in het dak boven de voorruit bewijst dan dat het geen 544 is!
- een 444 uit de series A t/m E heeft **lagere en smallere voorritten** dan de latere modellen. De middenstijl is korter, massiever en van hetzelfde materiaal als de grille gemaakt. De latere "spijltjes" zijn van roestvrij staal, langer en hol.
- een **444** in **Standard**-uitvoering is bijna altijd zwart, heeft o.m. geen sierstrips op romp en spatschermen, geen sigarette-aansteker en slechts één zonneklep.
- een 445 is een combi (of vrachtwagentje!) met de neus van de 444 en een middenstijl in de voorruit.
- een 210 is een combi met de neus van de 544 en de bijbehorende voorruit uit-één-stuk.
- een **544** in **Standard**-uitvoering heeft geen sierstrips om voor- en achterraut en geen uitklapbare zijruiten; kortom, alle ruiten worden omzoomd door een zwarte rubber-rand. Bovendien heeft de Standard altijd een **drie-bak**.

Tenslotte kunt u met behulp van de informatie in hoofdstuk IV, waar **de originele staat** van de wagens wordt beschreven, het voertuig tot in detail identificeren!

HET CARROSSERIE-NUMMER:

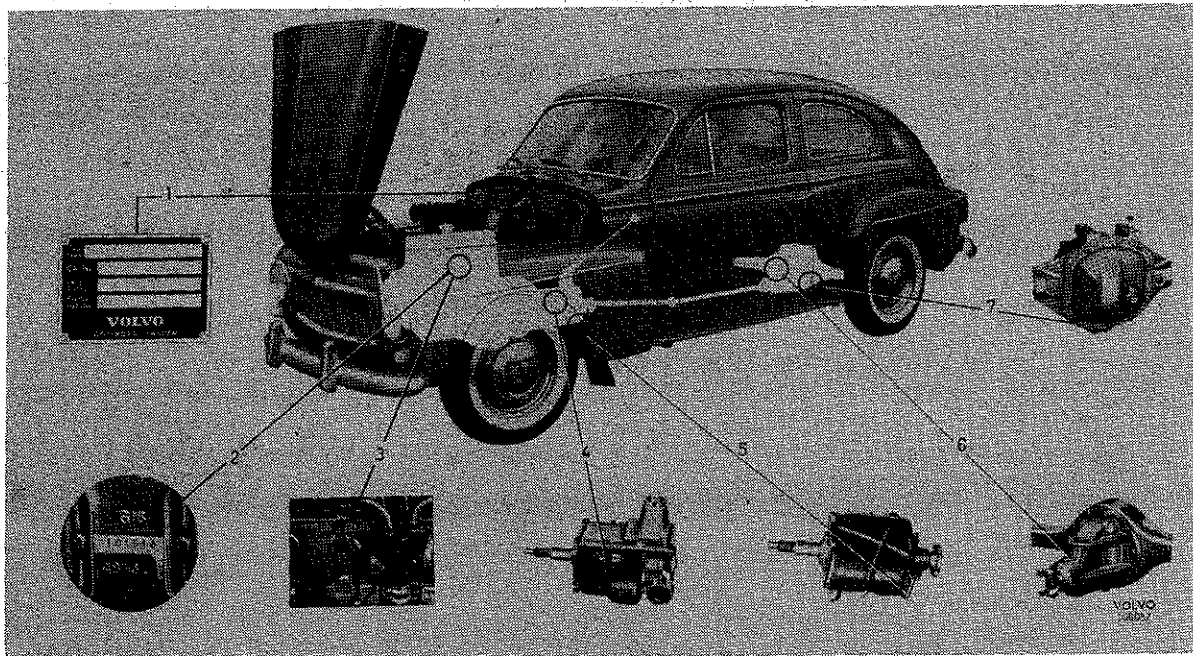
Onder de motorkap bevindt zich op of bij de L. of R. "snip" (de verticale versterkingsrib tegen het schutbord) nóg een plaatje. Hierop staan normaliter de letters O/B, gevolgd door het carrosserie-nr. Meestal wijkt het carrosserie-nr. niet veel af van het chassisnr.

Betekenis: het **carrosserie-nr.** is het volgnummer van de "kale" carrosserie, zoals die de assemblagefabriek binnenging.

Het **chassisnr.** is het volgnummer van de "aangeklede" carrosserie, in feite dus van de complete wagen, zoals die de assemblagefabriek verliet.

INGESLAGEN CHASSIS-NUMMER:

In jonge versies van 544 en 210 zijn chassisnr., type-aanduiding en serie-letter ingeslagen in het schutbord, boven de verwarmingseenheid, b.v. ★ 417531 ★ 11134E ★. In oudere wagens is het chassisnr. ingeslagen op het platte deel van de linker "snip", dus ergens onder de stuurstang en meestal onvindbaar door een dikke laag vuil, vet en bitac! Bij nog niet officieel ingevoerde wagens kan het zelfs geheel ontbreken.

DE PLAATS VAN DE DIVERSE IDENTIFICATIE-PLAATJES

Om het zoeken te vergemakkelijken, is op de volgende bladzijden een uittreksel uit het TYPEN-OVERZICHT opgenomen.

UITVOERINGEN VAN DE PV 444

<u>Serie</u>	<u>Type</u>	<u>Omschrijving</u>	<u>Chassisnummers</u>
A	44403 44404	Standard Special	1- 12504
B	44403 44404	Standard Special	12505- 20004
C	44403 44404	Standard Special	20005- 28004
D	44403 44404	Standard Special	28005- 37004
E	44403 44404	Standard Special	37005- 68954
H	44403 44404	Standard Special	68955- 98000
K	44403 44404 44405 44406	Standard Special Prominent Sjuttio-Sport	98001-131918
L	44403 44404 44407 44408	Standard Special Åttio-Fem I Åttio-Fem II	131919-196005

UITVOERINGEN VAN DE P 445

<u>Type en Serie</u>	<u>Omschrijving</u>	<u>Gebouwd vanaf</u>
445	Bedrijfswagen	1949
445 A		1953
B	Bedrijfswagen	1954
D	met open laadbak	1956
G	(44501)	1958
L		1958
01		1958
01M		1958
445 DH	Gezinswagen (combi),	1953
GL	geregistreerd als	1956
LL	bedrijfswagen	1957
06	(44506)	1957
06M		1958
445 PH	Gezinswagen (combi),	1955
GP	geregistreerd als	1956
LP/07	personenwagen	1957
07M	(44507)	1958
445 DS		1953
GS	Bedrijfswagen (bestel)	1956
LS/05	(44505)	1957
05M		1958

II.4

UITVOERINGEN VAN DE PV 544

<u>Serie</u>	<u>Type</u>	<u>Omschrijving</u>	<u>Chassis-nummers</u>
A	54403	Standard (54423)	196006-295000
	54404	Special II (54424)	
	54405	Special I (54425)	
	54406	Attio-Fem I (54426)	
	54407	Attio-Fem II (54427)	
B	11191	Standard (11121)	295001-330100
	11192	Special I (11132)	
	11194	Special II (11134)	
	11294	Sport (11234)	
C	11121	Favorit (11141)	330101-368000
	11134	Special (11142)	
	11234	Sport (11244)	
D	11121	Favorit (11141)	368001-395100
	11134	Special (11142)	
	11234	Sport (11244)	
E	11121	Favorit (11141)	395101-419300 395554
	* 11134	Special (11142)	
	11234	Sport (11244)	
F	11121	Favorit (11141)	419301-436600 425131 FJ-352-69
	11134	Special (11142)	
	* 11234	Sport (11244)	
G	11134	Special (11142)	436601-440000
	11234	Sport (11244)	

UITVOERINGEN VAN DE P 210

<u>Serie</u>	<u>Type</u>	<u>Omschrijving</u>	<u>Chassis-nummers</u>
A	21124	Bedrijfswagen	34459-46202
	21134	Gezinswagen (combi)	
B	21124	Bedrijfswagen	46203-54501
	21134	Gezinswagen (combi)	
C	21124	Bedrijfswagen	54502-60675
	21134	Gezinswagen (combi)	
D	21124	Bedrijfswagen	60676-68349
	21134	Gezinswagen (combi)	
E	21124	Bedrijfswagen	68350-76248
	21134	Gezinswagen (combi)	
F	21124	Bedrijfswagen	76249-83397
	21134	Gezinswagen (combi)	
M	21124	Bedrijfswagen	83398-91096
	21134	Gezinswagen (combi)	
P	21124	Bedrijfswagen	91097-95517
	21134	Gezinswagen (combi)	

N.B.: de bedrijfswagen is gesloten, de combi heeft glas rondom.

IDENTIFICATIE

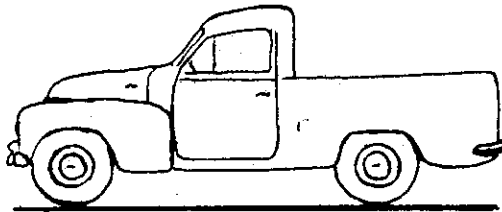
De PV-groep

Personenwagens met zelfdragende carrosserie, type "coach".

- PV 444 (spijl in de voorruit: 1944 - 1958)
 Serie A-E: "bril"-achterraut (1944 - 1954)
 Serie H-L: grote achterraut (1954 - 1958)
 PV 544 (grote voorruit: 1958 - 1965)

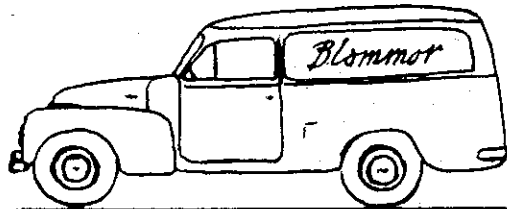
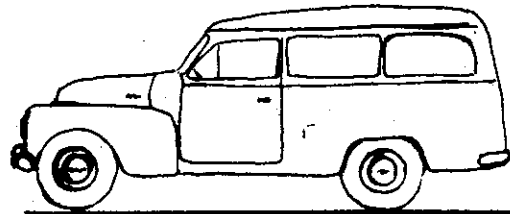


PV
 = Person Vagn
 = Personenwagen



P 445 Chassi
 bedrijfswagen met
 open laadbak

- P 445
 Herrgårdsvagn (Duett)
 P 210
 combinatiewagen of stationcar met glas
 rondom



P 445
 Skåpvagn
 P 210
 bedrijfswagen met gesloten
 carrosserie

De Duett-groep

Bedrijfs- en combinatiewagens op chassis.

P 445 (spijl in de voorruit: 1949 - 1960)

P 210 (grote voorruit: 1960 - 1969)

- open laadbak
- gesloten carr.
- glas rondom
- gesloten carr.
- glas rondom

Eigenlijk is de benaming "Duett" alleen van toepassing op de echte combi's met glas rondom (te gebruiken als personenwagen of als bedrijfswagen). Gemakshalve worden in dit boek echter alle van de PV afgeleide wagens met de naam "Duett" getooid.

DE DIVERSE MODELLEN PV 444

Elke PV-serie heeft zijn eigen serieletter. Voor de PV 444 zijn dat de letters A, B, C, D, E, H, K en L, waarbij om onbekende redenen enkele letters zijn overgeslagen. Men spreekt over b.v. "een A-model" of "een wagen uit serie H".

Achter de serieletter kan als tweede letter een S voorkomen ter aanduiding van Special. Zo wordt met "KS" een Special-uitvoering van het K-model bedoeld.

Algemeen: Staat er achter de aanduiding PV 444 slechts één letter, dan is dat de serieletter en het gaat dan om een wagen in **Standard**-uitvoering, dus de eenvoudigste versie.

Staat achter de serieletter een S, dan betreft het een **Special**-uitvoering, dus de luxueuzere versie.

Hierna worden in grote lijnen de verschillen tussen de 444-series aangegeven. Voor de codes van de genoemde kleuren zie men Hoofdstuk V: Kleuren en hun Codes. Onder modeljaar wordt verstaan het jaar, waarin de eerste wagen van een serie officieel is goedgekeurd en opgenomen in het typen-register. In Zweden spreekt men over "årsmodell".

Het A-model is verspreid over een reeks van jaren gebouwd, waardoor het vaak niet meevalt om het juiste bouwjaar vast te stellen. Zie Hoofdstuk X, Getallen, voor een verdeling van de A-modellen over de zeven bouwjaren.

PV 444 A en AS:

- chassisnummers 1 - 12504
- modeljaar 1947 (A-model) en 1950 (AS-model)
- bouwperiode A-model: augustus 1944 - oktober 1950
- AS-model: maart 1950 - oktober 1950

Hoewel het A-model al vanaf 1944 was gemaakt, kwam pas vanaf januari 1947 de echte serieproductie op gang. Deze wagens weken in enkele opzichten af van de prototypen. Zo kwamen b.v. de achterlichten op de schermen i.p.v. tegen de flanken, het stuurwiel kreeg twee spaken i.p.v. drie, en de wieloppen kregen de tekst "Volvo" i.p.v. "444" of geheel glad. Verder detailveranderingen aan het dashboard.

Op 8 februari 1947 werden de eerste twee in serie geproduceerde A-modellen opgeleverd.

Karakteristieken van het A-model:

Ze hebben een symmetrisch geel en groen dashboard met de snelheidsmeter in het midden en een interieur in dezelfde geelgroene kleur. De verchromde bumpers zijn uit één stuk, zonder rozetten. Verder richtingaanwijzers van het pijltjestype in de portierstijlen, gegoten koplampranden met ribbels in de bovenkant, brede ventilatieruiten en een nummerplaat met verlichting midden op het kofferdeksel. De motor heeft 40 SAE-pk, vanaf chassisnummer 12129 44 pk, terwijl de velgen 16 inch meten met vier wielbouten.

Karakteristieken van het AS-model:

heeft een grijsblauw dashboard en interieur met roodachtige bekleding. Aan de buitenkant onderscheidt de AS zich van de A door sierlijsten, bumperrozetten, een siervogel op de motorkap en een hogere plaatsing van de achterlichten.

Kleuren:

- het A-model alleen zwart
- het AS-model alleen duifgrijs (= licht groenblauw).

Bijzondere uitvoeringen: voor de Zweedse PTT zijn op basis van de A speciale dienstwagens gemaakt, de 444 ATL en de 444 ATP.

PV 444 B en BS:

- chassisnummers 12505 - 20004
- modeljaar 1950
- bouwperiode B-model: oktober 1950 - juni 1951
- BS-model: 10 januari 1951 - juni 1951

De B-serie ontving een nieuw interieur en een nieuw dashboard met de snelheidsmeter recht vóór de bestuurder. Nieuwe, uit diverse delen bestaande bumpers met spitse rozetten (de z.g. knobbelrozetten). Verder ronde, geperste koplampringen en, als

II.7

nieuwigheid, de richtingaanwijzers in een torentje boven op het dak! In de volksmond heette deze Zweedse uitvinding al gauw "taggök", oftewel "koekoek op het dak". Wanneer men dat wenste, kon men echter i.p.v. dakclignoteurs een andere variant krijgen, namelijk zijclignoteurs op de deurstijlen. Zo'n uitvoering zonder "koekoek" ontving achter de serieletter(s) de letter Q. Tevens werd met deze serie het starten d.m.v. een contactslot met sleutel geïntroduceerd.

Toch behield de B-serie enkele duidelijke kenmerken van de A-serie: de metalen dorpelstrips, de brede ventilatieruiten en de grote 16-inch wielen met vier wielbouten.

Kleuren: - het B-model alleen zwart
- het BS-model alleen duifgrijs

Bijzondere uitvoeringen: BQ en BSQ betekent dat het een wagen betreft die af fabriek zonder "koekoek" is geleverd.

De BTL is een PTT-wagen zonder "koekoek".

PV 444 C en CS: - chassisnummers 20005 - 28004
- modeljaar 1951
- bouwperiode: juni 1951 - augustus 1952

Verschillen van hun voorgangers door lagedrukbanden op de sindsdien in gebruik gebleven 15-inch velgen met vijf wielbouten. Voorts kleinere ventilatieruiten en rubber dorpelstrips.

Ook hier had men de keus tussen een "koekoek" op het dak en zijclignoteurs.

Kleuren: - het C-model alleen zwart
- het CS-model alleen duifgrijs

Bijzondere uitvoeringen: CQ en CSQ betekent dat het een wagen betreft die af fabriek zonder "koekoek" is geleverd.

De CTL is een PTT-wagen zonder "koekoek".

PV 444 D en DS: - chassisnummers 28005 - 37004
- modeljaar 1952
- bouwperiode: augustus 1952 - april 1953

Deze serie kwam uit met een krachtiger dynamo, een verbeterde stuurinrichting en een beter functionerende verwarming (hoewel de verwarmingsset tot de extra's bleef behoren!). Eind 1952 verdween de "koekoek" definitief en werden er alleen nog maar zijclignoteurs gemonteerd.

Kleuren: - het D-model alleen zwart
- het DS-model duifgrijs en maroon-rood

Bijzondere uitvoeringen: de DTL is een PTT-wagen zonder "koekoek".

PV 444 E en ES: - chassisnummers 37005 - 68954
- modeljaar 1953
- bouwperiode: april 1953 - december 1954

Kregen (eindelijk!) als standaard uitrusting het BV-6 verwarmingssysteem: de grote, zwarte "fabriek" links tegen het schutbord. De bedieningsknoppen van deze verwarming bevinden zich in een paneeltje links op het dashboard (de plaats, die bij de series B, C en D leeg is). Vanaf de winter van 1954 gladde bumperrozetten. Als extra kon men toen een grote achterraut laten monteren. In de loop van de productie van deze serie werd de Carter-carburateur vervangen door een modernere, van het merk Zenith.

Kleuren: - het E-model alleen zwart
- het ES-model duifgrijs (in de loop van 1954 vervangen door parelgrijs) en maroon-rood (in Nederland ook wel metallic rood/kastanjebruin).

Bijzondere uitvoeringen: de ETL is een PTT-wagen.

Intussen weerklonken er steeds meer kritische stemmen, die van mening waren dat het PV-sprookje, na tien jaren, nu wel voorbij was. Immers, vergeleken met de toenmalige concurrenten Taunus 12M en Opel Rekord was de 444 niet modern genoeg. Wilde speculaties deden de ronde over de opvolger van de PV. Volvo's antwoord was de H-serie.....

II.8

- PV 444 H en HS:** - chassisnummers 68955 - 98000
- modeljaar 1954
- bouwperiode: december 1954 - december 1955
-

Kregen standaard een grote achterraut uit één stuk en ook de voorruit werden hoger en breder. Meer glasoppervlak dus! Voorts verbeterde koplampen en een bolter type zijclignoteurs, waarin zich bij de HS ook parkeerlichtjes bevinden. De achterlichten kwamen in een nieuwe vormgeving ("bereklauwen") hoog tegen de flanken te zitten i.p.v. op de schermen.

Door het reservewiel aan de rechterkant verticaal in een bak te plaatsen, werd de bagageruimte vergroot en tevens van een rubber mat voorzien (de houten bandekist verviel hierdoor). De binnenverlichting werd verplaatst naar boven de binnenspiegel en vanaf chassisnummer 72000 werd een versnellingsbak zonder staartstuk gemonteerd. Vanaf chassisnummer 88500 kreeg de HS binnenbandloze banden (tubeless).

- Kleuren:** - het H-model alleen zwart
- Het HS-model parelgrijs, maroon-rood en (alleen voor export) California-wit.

Bijzondere uitvoeringen: de HE (= H Export) was eigenlijk een uitgekleeft H-model met onder meer een zwart stuurwiel, simpele open stoelen met zichtbaar buizenframe en het frontstripje met "-Volvo-" zat niet boven de grille, maar middenonder op de motorkap. Voorts had de wagen geen bumperrozetten en het chroom was vervangen door zilverkleurige lak!

Vanaf de zomer van 1955 is een gering aantal wagens in deze uitvoering gebouwd. De HTL is een PTT-wagen.

- PV 444 K en KS:** - chassisnummers 98001 - 131918
- modeljaar 1956
- bouwperiode: december 1955 - circa december 1956
-

De grote blikvanger van de wagens uit deze serie is de vernieuwde grille: een brede verchromde rand met uitsteeksels op de hoeken en met een grofmazig rooster erachter. Het vermogen van de motor werd vergroot tot 51 SAE-pk. De binnenbekleding werd gewijzigd en vertoonde nieuwe kleurencombinaties. Voorts hadden alle uitvoeringen nu tubeless banden.

Het parkeerlichtje in de zijclignoteurs verdween in de loop van 1956.

- Kleuren:** - het K-model alleen zwart
- het KS-model, behalve in de oude kleuren parelgrijs, maroon-rood en California-wit, ook in de nieuwe kleuren Rivièra-blauw, donkerblauw en lichtgroen (met een neiging naar blauwgroen).

Bijzondere uitvoeringen: net als in de H-serie ook hier een uitgekleeft Standard voor de export, de KE (= K Export).

Het speciale export-model, de PV 444 California (een KS), werd ook in Zweden verkocht, met de slogan:

"Hier is Volvo's witte USA-wagen!

Met ivoorwitte carrosserie, zongele bekleding en zwart stuurwiel!"

Alleen voor de export bestemd was een sportieve versie van de KS, de **Sjuttio-Sport**, zo genoemd naar de tot liefst 70 SAE-pk opgevoerde motor met twee kleine SU-carburateurs (de B14A-motor).

De KTL is een PTT-wagen.

- PV 444 L en LS:** - chassisnummers 131919 - 196005
- modeljaar 1957
- bouwperiode: circa december 1956 - augustus 1958
-

Wederom een nieuwe grille: dezelfde, die tot het einde ook de PV 544 heeft gesierd. Binnen de verchromde rand bevindt zich een fijnmazig rooster met in het midden een grote, vergulde V. Grootste nieuwigheid was echter de sterke B16-motor uit de toen pas op de markt gebrachte Amazon.

Overige veranderingen: versnellingsbak en achterasophanging verbeterd, gewijzigde stuurinrichting, electrisch aangedreven ruitwissers en het verdwijnen van de zijcligno-

II.9

teurs. Bij deze serie zitten de clignoteurs samen met de parkeerlichten in één huis vóórop tussen koplamp en grille. Aan de achterzijde nieuwe achterlichten (rond model) annex clignoteurs op de schermen. In het interieur nieuwe kleurencombinaties en bevestigingspunten voor veiligheidsgordels (die als extra leverbaar waren). In de loop van 1958 verviel de aloude middenbrug op de achterbumper en verhuisde de kentekenplaatverlichting naar de bumperrozetten.

Kleuren:

- het L-model alleen zwart
- het LS-model in de nieuwe kleuren helderrood, donkergroen, middernachtsblauw, goudbeige en ook nog in California-wit en maroon-rood.

Bijzondere uitvoeringen: export-modellen voor de USA waren uitgerust met gebogen stangen over de bumpers ("Amerikaanse bumpers"), waardoor parkeerlichten annex clignoteurs aan de voorzijde moesten uitwijken naar de buitenkant (gelijk aan de PV 544-B16).

Alleen voor de export bestemd was de sportieve versie van de LS, de **Attio-Fem**, zo genoemd naar de tot 85 SAE-pk opgevoerde motor.

De LTL is een PTT-wagen.

Kenmerkend voor alle Special-uitvoeringen van AS - LS zijn:

sierlijsten langs flanken en schermen, chromeringen op de velgen, motorkapvogel middenvóór, zwaluwen i.p.v. "444" op de zijkanten van de motorkap, twee zonnekleppen, een aansteker en een luxueuzer interieur. Vaak ook witte zijvlakken op de banden.

Interieurverschillen tussen Standard en Special:

A. Bekleding

B - H : blauw met grijs gestreept
BS - HS: rood met grijs gestreept en grijze vlakken

B. Rubber matten:

A - L : grijs
AS : grijs
BS - HS: rood
KS - LS : blauw

C. Interieurverlichting

B - E : één lichtpunt (bij het linker portier)
BS - ES : twee lichtpunten (bij beide portieren één)
H-L en HS-LS: één lichtpunt (boven de binnenspiegel)

D. Aansteker

A - L : geen
AS - LS : aanwezig

E. Zonnekleppen

A - L : één (voor de bestuurder)
AS - LS: twee

VOLVO PV 444

De wagen met de
SUPERIEURE
RIJKWALITEITEN

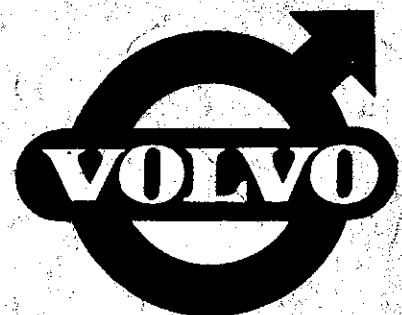
- Kruissnelheid 120 km
- Benzineverbruik 1:12
- Sublieme wegligging



**VOLVO KWALITEIT
IS DE KWALITEIT
VAN ZWEEDS
STAAL**

Ruime, perfect gebouwde zitplaatsen
en een zeer grote kofferruimte
maken deze wagen tot de ideale
sportieve reiswagen

Door zijn uitzonderlijk lange
levensduur is de VOLVO
PV 444 de meest economische
wagen van deze tijd



NEDERLANDSCHE BEDRIJFSAUTO-IMPORT MAATSCHAPPIJ N.V.

KONINGINNEGRACHT 10

— 's-GRAVENHAGE

— TELEFOON 182056

III. INVOER-PERIKELLEN

1. Inleiding

Iedere auto, die in het buitenland of van een buitenlander wordt gekocht, moet in Nederland ten invoer worden aangeboden. Dit geldt zowel voor nieuwe als voor tweede-hands wagens. Het geheel van acties, dat men "invoeren" noemt, heeft tot doel om zeker te stellen dat de Nederlandse Staat de voor het binnen onze grenzen brengen van een buitenlands produkt verschuldigde belastinggelden en invoerrechten ontvangt. Vandaar dat in de rest van dit hoofdstuk behalve de Douane ook de Dienst Invoerrechten en Accijnzen een rol speelt.

Naast het voldoen van de verschuldigde belastingen en invoerrechten verschaft de invoerprocedure de nieuwe eigenaar ook het onontbeerlijke bewijs, dat de wagen op de voorgeschreven wijze is ingevoerd. Dit bewijs is vereist bij de keuring door de Rijksdienst voor het Wegverkeer, nodig voor het verkrijgen van een Nederlands kentekenbewijs.

In de volgende paragrafen wordt beschreven waar de auto ten invoer kan worden aangeboden, welke formulieren er nodig zijn, welke belastingen er betaald dienen te worden en wat verificatie door de Douane inhoudt. Voorts zijn enkele cijfervoorbeelden opgenomen die een indruk geven van de financiële consequenties van het invoeren van een bejaard voertuig. Tenslotte wordt ingegaan op de keuring van de wagen door de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

2. Waar invoeren?

(a) De plaats van invoer:

voor de invoer van gebruikte wagens is slechts een beperkt aantal grensposten aangewezen, o.a. Glanerbrug, Venlo en Heerlen-autoweg. Bij twijfel is het verstandig om tevoren bij de Douane informatie in te winnen. Als de wagen zich al in ons land bevindt (b.v. door de buitenlandse eigenaar hier naar toe gereden), dan moet hij ten invoer worden aangeboden bij één van de drie Douane-kantoren in het binnenland, t.w. Amsterdam, Rotterdam of 's-Gravenhage.

(b) De aangifte ten invoer:

moet plaatsvinden bij de Ontvanger der Invoerrechten, langs wiens kantoor de auto wordt binnengevoerd of - als de wagen in kwestie al in het land is - bij de Ontvanger der Invoerrechten en Accijnzen te Amsterdam, Rotterdam of 's-Gravenhage.

3. Welke formulieren?

In de eerste plaats dienen **eigendomsbewijzen** voorhanden te zijn. Te denken valt aan het buitenlandse kentekenbewijs en aan een soort **faktuur**, waarmee de vorige eigenaar te kennen geeft dat hij de wagen voor een bepaald bedrag aan de met name genoemde nieuwe eigenaar heeft overgedragen. **N.B.:** het faktuurbedrag moet voor de Douane acceptabel zijn! Als een faktuurbedrag opvallend laag is, verhoogt de Douane het bedrag om zo tot een acceptabele dagwaarde te komen.

In de tweede plaats dient een **bewijs van herkomst** voorhanden te zijn. Als de wagen afkomstig is uit één van de lid-staten van de E.E.G. (West-Duitsland, Frankrijk, Italië, België, Luxemburg, Denemarken, Ierland en Groot-Brittannië), dan is een **T2L-formulier** vereist dat is gevisieerd door de Douane van de betrokken lid-staat. Eventueel kan worden volstaan met het tonen van het kentekenbewijs, mits dat een onbeperkte geldigheidsduur heeft.

Voor landen buiten de E.E.G., die er wél mee zijn geassocieerd (Zweden, Spanje, Portugal, Griekenland, Oostenrijk en Zwitserland) is als bewijs van herkomst een door de Douane van dat land gevisieerd **EUR-1-formulier** nodig.

In de derde plaats heeft degene, die de wagen invoert, te maken met het **document Douane nr. 33**. Dit formulier moet in viervoud (!) worden ingevuld **bij de aangifte ten invoer** bij de Ontvanger der Invoerrechten en Accijnzen. In deze aangifte moet een groot aantal gegevens worden vermeld, dienende voor de afgifte van het Nederlandse kentekenbewijs. Tevens moet de invoerwaarde worden vermeld (d.i. de redelijke faktuurwaarde of de dagwaarde), alsmede de catalogusprijs van de auto in Nederland

III.2

in het bouwjaar.

Als vierde en laatste heeft de importeur te maken met het gele **formulier RDW nr. 134** voor het aanvragen van een **Nederlands kentekenbewijs**. Dit formulier wordt verstrekt door de Douane.

4. Welke belastingen?

Bij invoer van een personenauto zijn de volgende belastingen verschuldigd:

- 17,5% bijzondere verbruiksbelasting (B.V.B.),
16% als de cataloguswaarde f 10.000,- of lager is;
- 18% omzetbelasting (B.T.W.);
- 11% invoerrecht.

(a) De bijzondere verbruiksbelasting.

Deze wordt geheven over de catalogusprijs van de auto in het bouwjaar, d.i. de adviesprijs van de fabrikant of importeur aan de dealers voor verkoop aan particulieren. Alvorens de B.V.B. te berekenen, wordt de catalogusprijs verminderd met 18/118de deel, zijnde de daarin begrepen omzetbelasting.

Bij gebruikte wagens wordt de catalogusprijs echter eerst nog verminderd met een bepaald percentage, dat afhankelijk is van het bouwjaar. Hoe ouder de auto, hoe minder er overblijft van die catalogusprijs: voor een wagen van tien jaar oud bedraagt het aftrekpercentage 80 en voor een wagen van elf jaar en ouder mag zelfs 90% worden afgetrokken vóór aftrek van de B.T.W.!

(b) De omzetbelasting.

Deze wordt geheven over de invoerwaarde (de redelijke faktuurwaarde of de dagwaarde) + de bijzondere verbruiksbelasting + eventueel het invoerrecht.

De invoerwaarde voor gebruikte auto's kan worden vastgesteld door uit te gaan van de ANWB/Bovag-koerslijsten voor gebruikte auto's. De daarin vermelde prijzen (dagwaarden) gelden bij aankoop door particulieren hier te lande en dienen slechts als richtlijn. Deze prijzen mogen worden verminderd met de bij invoer in Nederland verschuldigde belastingen.

(c) Het invoerrecht.

Dit wordt (eventueel) geheven over de hierboven reeds behandelde invoerwaarde van de auto. Bij invoer uit een lid-staat van de E.E.G. of een met de E.E.G. geassocieerd land behoeft geen invoerrecht te worden betaald. Als bewijs van herkomst moet dan een T2L-formulier of een EUR-1-formulier worden getoond (zie par. 3).

De verschuldigde belastingen worden betaald aan de Ontvanger der Invoerrechten en Accijnzen op grond van de aangifte, gedaan via het document Douane nr. 33. Daarna begeeft men zich met de wagen en het door de Ontvanger afgegeven document nr. 33 naar de Douane voor de z.g. verificatie.

5. Verificatie

De Douane verifieert of de op document nr. 33 vastgelegde gegevens overeenkomen met de werkelijkheid. De bedoeling hiervan is om vast te stellen of er een correct bedrag aan belastingen en invoerrechten aan de Ontvanger is betaald en of de vermelde autogegevens kloppen.

De volgende punten zijn hierbij in het bijzonder van belang:

- het chassisnummer

Op document nr. 33 heeft de nieuwe eigenaar van de wagen het chassisnummer opgegeven dat hij aantrof op het kentekenbewijs of het identificatieplaatje onder de motorkap. De Douane-ambtenaar zal vragen waar het vermelde nummer is ingeslagen in de carrosserie. Vaak is dat ergens op de draagbalk (snip) links van de motor of op het schutbord. Bij erg oude wagens kan het ook voorkomen, dat het chassisnummer onvindbaar is: het is er wel, maar nergens te vinden, of het is gewoon nooit ingeslagen. In beide gevallen dient de nieuwe eigenaar er voor te zorgen dat het chassisnummer alsnog op een zichtbare plaats in de carrosserie wordt

III.3

ingeslagen door een garage of plaatwerkerij met de benodigde letter-en-cijfer-set. Een bonafide bedrijf zal niet zo maar een nummer willen inslaan. De Douane verstrekt in dat geval een schriftelijke goedkeuring met officieel stempel.

Een goede plaats voor het inslaan van het nummer, is het stevige bovengedeelte (tegen het schutbord) van de snippen. Belangrijk is, dat ieder cijfer volstrekt probleemloos leesbaar moet zijn. De Douane let hier scherp op!!

N.B.: het identificatieplaatje op het schutbord bevat ook het chassisnummer, maar het kan losgeschroefd worden en is dus niet in de wagen ingeslagen.

- de faktuurwaarde (in gld.)

Onder punt 22 van document nr. 33 moet de in Nederlandse guldens omgerekende waarde van de auto worden vermeld die voorkomt op de van de vorige eigenaar ontvangen faktuur. Het heeft weinig zin om hier een ongewoon laag bedrag op te nemen dat afwijkt van de koopprijs, daar dit de hoogte van de verschuldigde belasting niet beïnvloedt (zie het volgende punt).

- de waarde (in gld.)

Moet worden vermeld onder punt 23 van document nr. 33. Hier moet de objectieve waarde van de wagen komen te staan, d.i. de marktwaarde op dat moment, de dagwaarde. Dit kan natuurlijk de onder punt 22 ingevulde faktuurwaarde zijn! Als de opgegeven waarde niet redelijk wordt bevonden, stelt de Douane zelf de invoerwaarde van de wagen vast. Zij beschikt daartoe over een catalogus met recente marktprijzen voor elk bouwjaar van elk type auto. Per bouwjaar kan verder nog worden gekozen uit vier bedragen, afhankelijk van de conditie, waarin de auto zich bevindt. In deze tabellen is zelfs de waardevermindering verwerkt die een auto ondergaat als hij boven een bepaalde leeftijd komt, m.a.w. de liefhebberswaarde! Ook de oude Volvo's komen uitvoering in deze catalogus voor.....

- de catalogusprijs

Het heeft geen zin om een irreëel bedrag op te voeren in de hoop dat de Douane niet over informatie beschikt die een hoger bedrag rechtvaardigt! De verkoopprijzen van alle wagens, die ooit in Nederland verkocht zijn via de importeur of via de fabrikant, zijn bij de Douane bekend, ook die van de oudste modellen PV 444.....

Waarschuwing!

De auto moet ter verificatie aan de Douane worden getoond. Echter..... er moet voldaan zijn aan de wettelijke bepalingen:

- de wagen moet verzekerd zijn
- er mag niet op een buitenlands kenteken worden gereden.

Het verdient daarom aanbeveling om de wagen op een auto-ambulance aan te voeren.

6. Cijfer-voorbeelden

Op de volgende pagina is een aan de werkelijkheid ontleend voorbeeld opgenomen van de invoer van een oude Volvo uit Zweden. De getoonde cijfers hebben betrekking op twee situaties:

(a) er is geen invoerrecht verschuldigd

Dit is het geval, wanneer de auto afkomstig is uit een E.E.G.-land of een met de E.E.G. geassocieerd land, althans als de nieuwe eigenaar dit kan aantonen met een T2L-formulier of een EUR-1-formulier. Kan hij dit niet, dan wordt de wagen behandeld alsof hij van buiten het E.E.G.-gebied komt (zie b).

(b) er is invoerrecht verschuldigd

Dit is het geval, wanneer de wagen afkomstig is uit een niet-E.E.G.-land, dat ook niet met de E.E.G. is geassocieerd.

III.4

CIJFER-VOORBEEDEN VAN DE INVOER VAN EEN OUDE VOLVO IN 1979

Algemene gegevens

De auto is een Volvo PV 444 BS uit 1951, in vrij slechte staat, afkomstig uit Zweden. Volgens de Douane-tabellen een catalogusprijs van f 7.775,-- en een dagwaarde van f 2.150,--.

(a) er is geen invoerrecht verschuldigd

BEREKENING VAN DE B.V.B.

Catalogusprijs in 1951	f 7.775,--	
Af: 90% (want ouder dan tien jaar)	f 6.998,--	-
	<u>f 777,--</u>	
Af: de hierin begrepen B.T.W. (18/118x777)	f 118,--	-
	<u>f 659,--</u>	
De B.V.B. bedraagt 16% van 659,--		f 106,--

BEREKENING VAN DE B.T.W.

Dagwaarde	f 2.150,--	
Af: de hierin begrepen B.T.W. (18/118x2150)	f 324,--	-
	<u>f 1.826,--</u>	
Af: de hierin begrepen B.V.B. (zie boven).	f 106,--	-
Invoerwaarde	<u>f 1.720,--</u>	
De B.T.W. bedraagt 18% van (1720 + 106)		f 329,-- +
Totaal te betalen belasting bij invoer		<u>f 435,--</u>

(b) er is invoerrecht verschuldigd (het EUR-1-formulier ontbreekt)

BEREKENING VAN DE B.V.B.

Als boven f 106,--

BEREKENING VAN HET INVOERRECHT

Invoerwaarde (zie boven)	f 1.720,--	
Af: het hierin begrepen invoerr. (11/111)	f 170,--	-
Gecorrigeerde invoerwaarde	<u>f 1.550,--</u>	
Het invoerrecht bedraagt 11% van 1550		f 170,--

BEREKENING VAN DE B.T.W.

Deze bedraagt 18% van (1550 + 106 + 170)		f 329,-- +
Totaal te betalen belasting bij invoer		<u>f 605,--</u>

7. De keuring ter verkrijging van het kentekenbewijs

De auto is ingevoerd, maar er mag nog niet mee op de openbare weg worden gereden, zolang de eigenaar niet beschikt over een geldig Nederlands kentekenbewijs. Om dit aan te vragen, dient het gele formulier RDW nr. 134, dat samen met het bovenste deel van het document Douane nr. 33 wordt opgestuurd naar de Rijksdienst voor het Wegverkeer te Veendam.

Deze stuurt de eigenaar van de wagen daarna een oproep om met de wagen - die inmiddels keurig is gerestaureerd! - te verschijnen bij een nader genoemd keuringsstation bij hem in de omgeving.

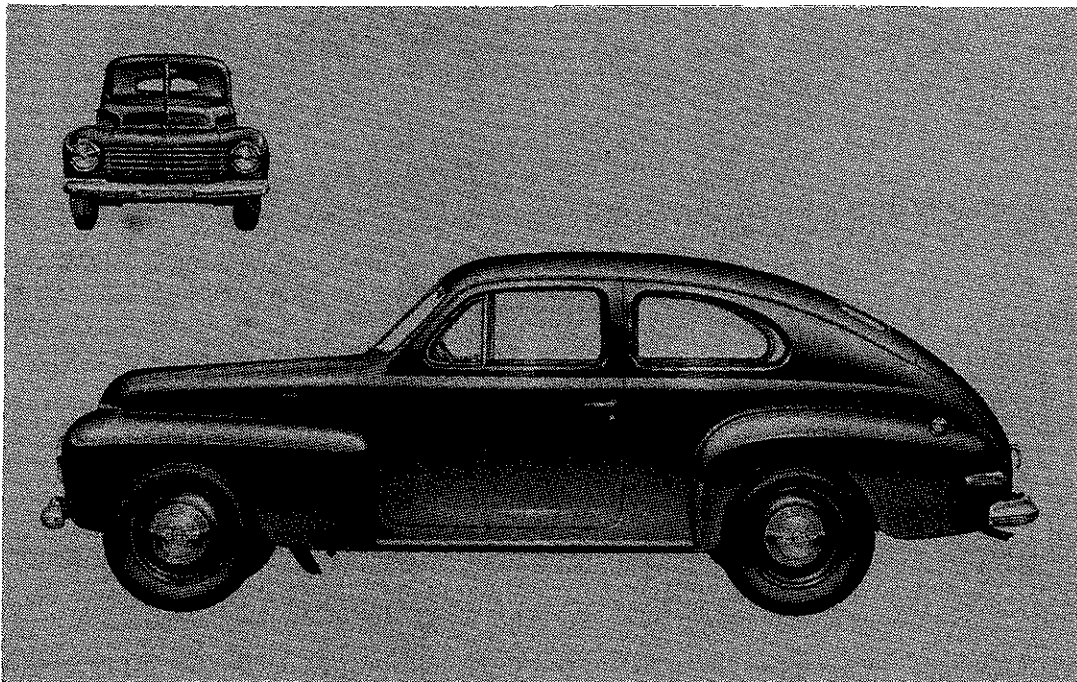
Nu rijst er een probleem: met het oude buitenlandse kenteken mag niet worden gereden en zonder geldig Nederlands kentekenbewijs mag ook niet worden gereden..... De vraag is dus: hoe komt de wagen bij het keuringsstation en terug? Er zijn twee mogelijkheden:

III.5

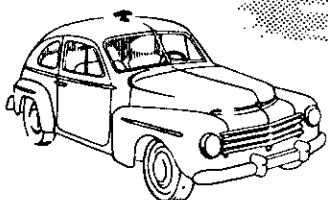
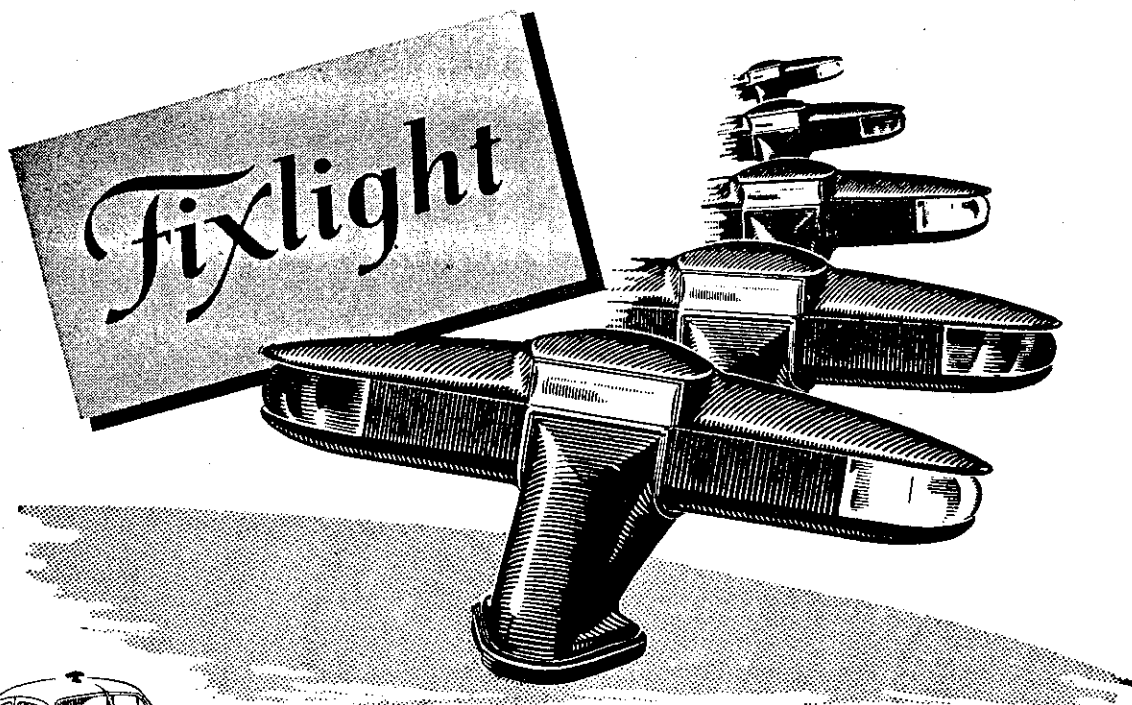
- (1) laad de wagen op een auto-ambulance en transporteer hem op die manier over de openbare weg.
- (2) vraag een ééndags-kentekenbewijs aan bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer te Veendam. Dat kost f 18,50 en het geeft het recht om langs de kortste weg naar het keuringsstation en terug naar huis te rijden. De kentekenplaten kunnen zelf worden vervaardigd van b.v. wit karton met zwarte cijfers en letters. Na gebruik wordt het ééndags-kentekenbewijs geretourneerd aan de Rijksdienst.

Wat de keuring betreft, dient rekening te worden gehouden (vaak al bij de restauratie!) met de volgende punten:

- de wagen moet veilig zijn, dus het dragende gedeelte van de carrosserie mag geen gebreken vertonen, zowel de voetrem als de handrem moet naar behoren functioneren en de verlichting dient in orde te zijn (zie hieronder voor meer details).
- de wagen moet voorzien zijn van **veiligheidsgordels**. Volvo's standaard ingebouwde gordels zijn in de regel in orde. Bij andere gordels wordt op de bevestigingspunten gelet: deze moeten zich onder de vloer bevinden in de vorm van een aangelast plaatje met een daarop gelaste moer. Heupgordels verdienen daarom de voorkeur.
- er dient een **linker buitenspiegel** aanwezig te zijn die vanaf de bestuurderszitplaats kan worden versteld (portierspiegel).
- de **koplampen** dienen te voldoen aan de eisen voor rechts verkeer (alleen van belang bij invoer uit b.v. Groot-Brittannië).
- het **remoliereservoir** moet zich op een zichtbare plaats bevinden en doorzichtig zijn. Bij de PV 444 en de P 445 kan daarvoor dezelfde oplossing worden gekozen als voor de jongere wagens.
- de wagen dient voorzien te zijn van een **electrische ruitensproeier**.
- de wagen dient **voorruitverwarming** te hebben. Hiermee wordt bedoeld een aanjager, die warme lucht langs de ruit kan blazen. Een andere oplossing is een electrisch element, dat met zuignappen tegen de ruit kan worden bevestigd.
- voor en achter op de wagen dienen zich **clignoteurs** te bevinden, niet verder dan 40 cm. van de hoek. Bij oude wagens op te lossen door extra lampjes op beugels aan de bumperbouten.
- achter tegen de wagen moeten zich **reflectoren** bevinden.



PV 444 A: modeljaar 1947.



FIXLIGHT heter den nya körvisaren, som är konstruerad enligt ny, revolutionerande princip. Med helt optisk funktion visar FIXLIGHT fast, blågrönt sken i mitten och blinkande orangefärgat ljus på ena eller andra sidan, allt efter den färdriktning som önskas.

Från alla håll väl synlig för alla.
Tack vare placeringen på biltaket

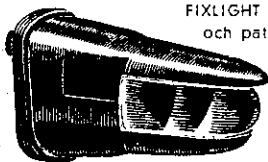


är FIXLIGHT väl synlig för övriga trafikanter och ger bilföraren en säkerhetskänsla i den trafik, som visar tendens att bli intensivare dag för dag. Montera FIXLIGHT — och känn Er trygga i trafiken.

lysande svensk idé för ökad trafiksäkerhet

Fixlight

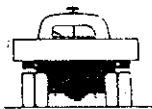
monteras på fler och fler bilar — därför att



FIXLIGHT är inregistrerat varumärke och patenterad i ett tiertal länder.

Fixlight

för
sidmontering



är speciellt avsedd för skåp- och lastbilar. Erfarenheten har visat att på skåpbil är två körvisare på varje sida lämpligt. Lastbilen rekommenderas **lakkörvisare** i kombination med sidvisare, som placeras på flakets bärbalkar längst bak under lastflaket.

FIXLIGHTS riktningssignaler syns i solsken tack vare linsernas konstruktion och goda optik.

Man vet varifrån signal skall komma.

FIXLIGHT syns även då den inte ger signal.

FIXLIGHT är idealisk vid filkörning

enär den syns lika bra från alla sidor.

FIXLIGHTsystemet har indikeringslampa

med relä, som samtidigt blinkar och flickar

och visar, att riktningssvisaren fungerar riktigt.

FIXLIGHTsystemet har ytterligare en finess:

automatisk strömbrytare med blinkanordning,

vilken utesluter faran av att glömma vrida

illbaka strömbrytaren efter signalgivning.

AB

FIXFABRIKEN

BRUKSGATAN 17, GÖTEBORG. TELEFON VÄXEL 12 41 20

GÖTEBORG

Säljes genom grossister och serviceaffärer.

Een lichtend Zweeds idee voor nog meer verkeersveiligheid.....(anno 1950!).

IV. DE ORIGINELE STAAT

In dit hoofdstuk kunt u lezen en zien hoe uw Katterug of Duett er uitzag, toen hij vele jaren geleden in Göteborg van de lopende band rolde.

U hebt natuurlijk intussen al opgezocht tot welke **bouw-serie** uw wagen behoort en om welke **uitvoering** het gaat, want dat zijn de kenmerken, waarnaar in het volgende steeds zal worden verwezen. Vanaf nu moet u weten of u een PV 444 B Standard bezit, of een PV 544 A Special, of P 445 M, of een P 210 F, of noem maar op!

Praktisch het hele exterieur van de wagens zal de revue passeren, terwijl ook een aantal details van het interieur wordt bekeken.

Daarbij komen de volgende onderwerpen aan de orde:

1. Wieldoppen	IV.2
2. Grilles en grille-emblemen	IV.4
3. Achterlichten en reflectoren	IV.6
4. Kentekenplaatverlichting	IV.10
5. Richtingaanwijzers	IV.12
6. Bumpers	IV.16
7. Motorkapemblemen	IV.18
8. Wielen	IV.21
9. Kofferbakemblemen	IV.24
10. Technisch gedeelte	IV.26
11. Dashboards en stuurwielen	IV.33
12. Diversen	IV.36

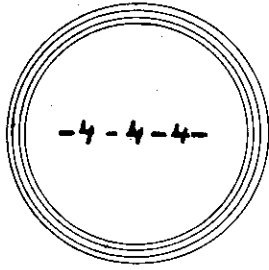
1. WIELDOPPEN

- Type (a) :** PV 444 A, beide uitvoeringen.
Grote verchroomde dop met enkele cirkel-vormige ribbels langs de buitenrand. In het midden de tekst "444=", rood gelakt. Gesloten velgen. De eerste doppen bezaten geen tekst.
- Type (b) :** PV 444 B t/m PV 544 C, alle uitvoeringen;
P 445, alle uitvoeringen;
P 210 A en B, alle uitvoeringen.
Grote verchroomde dop met enkele cirkel-vormige ribbels langs de buitenrand. In het midden de tekst "=Volvo=", rood gelakt. Gesloten velgen.
- Type (c) :** PV 544 D en E, alle uitvoeringen;
P 210 C t/m E, alle uitvoeringen.
Grote gladde verchroomde dop met een rood gelakt middenveld, met daarbinnen een verchroomde "V" in een cirkel. Gesloten velgen.
- Type (d) :** PV 544 F en G, alle uitvoeringen;
P 210 F t/m P, alle uitvoeringen.
Kleine roestvrij-stalen dop met een zwart gelakt middenveld, met daarbinnen een glimmende "V". Velgen met grote ovale koelgaten.

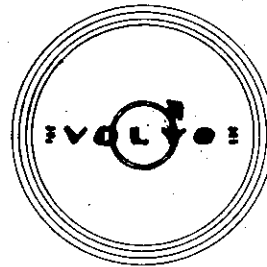
Restauratie-advies:

reinig de doppen, poets ze glimmend, herstel de rode c.q. zwarte lak en zet ze van binnen grondig in de tectyl.

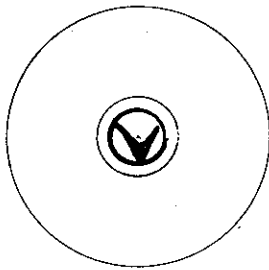
WIELDOPPEN



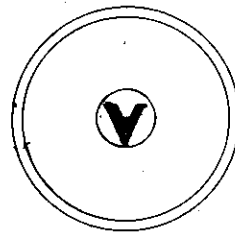
Type (a)



Type (b)



Type (c) *



Type (d)

2. GRILLES EN GRILLE-EMBLEMEN

Type (a) : PV 444 A t/m H, alle uitvoeringen.

De z.g. "spijlen-grille", gemaakt van een roestvrije, aluminium-achtige legering en opgebouwd uit vier horizontale "latten", een middenstijl en twee verticale zijstukken. Geen emblemen.

Bevestiging: de middenstijl zit boven (van voren bereikbaar) en onder vast aan de grillebak, met resp. twee boutjes en één bout. Vanuit het spatscherm houden vier bouten de uiteinden van de lange latten op hun plaats (door het zijstuk heen).

Type (b) : P 445, alle uitvoeringen met 44-pk-motor.

De z.g. "spijlen-grille", als type (a), echter met vijf horizontale "latten" i.p.v. vier. De zijstukken hebben dan ook vijf bout-gaten, evenals het spatscherm. Geen emblemen.

Type (c) : PV 444 K, alle uitvoeringen;
P 445, alle uitvoeringen met 51-pk-motor.

De z.g. "grille-met-de-oortjes", bestaande uit een verchromde rand met uitsteeksels op de hoeken en een daaraan vastgeschroefd wijd-mazig rooster, dat grijs van kleur is. Geen emblemen.

Bevestiging: aan weerszijden twee bouten door de spatschermen en onder en boven aan de grillebak.

Type (d) : PV 444 L, alle uitvoeringen;
P 445, alle uitvoeringen met B16-motor.

De z.g. "544-grille", gekenmerkt door de gladde, verchromde rand met fijnmazig rooster er aan vastgeschroefd (lichtgrijs).

Embleem: grote, goudkleurige letter "V" midden op het rooster.

P 445 vanaf herfst 1958: embleem van type (e).

Bevestiging: als type (c), terwijl bovendien de rand middenboven om een uitsteeksel van de grillebak gehaakt is.

Type (e) : PV 544 A en B, alle uitvoeringen;
P 210 A en B, alle uitvoeringen.

De z.g. "544-grille", als type (d).

Embleem: groot koperen Volvo-embleem, middenop het rooster, eenvierde roosterlengte van rechts.

Type (f) : PV 544 C t/m E, alle uitvoeringen;
P 210 C t/m E, alle uitvoeringen.

De z.g. "544-grille", maar nu met wijdmazig rooster.

Embleem: tekst -B18- rechtsboven op het rooster.

Goudkleurige randjes en helderrood gelakte kern.

*** Type (g) :** PV 544 F en G, alle uitvoeringen;
P 210 F t/m P, alle uitvoeringen.

De z.g. "544-grille", als type (f).

Embleem: klein lichtmetalen Volvo-embleem rechtsboven op het rooster. Zwartgelakt, glimmende rand.

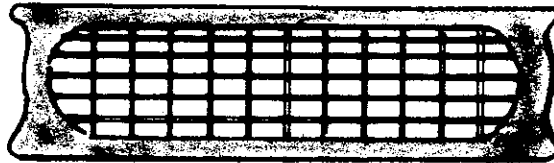
GRILLES EN GRILLE-EMBLEMEN



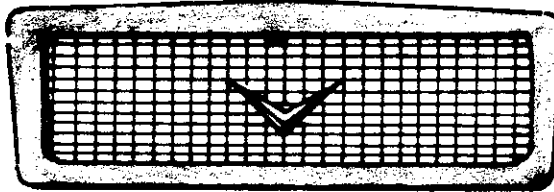
Type (a)



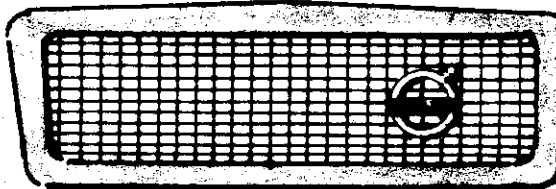
Type (b)



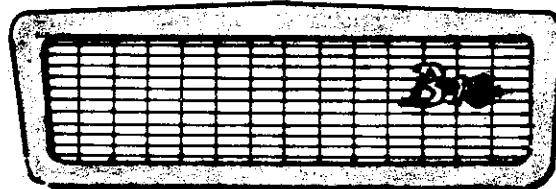
Type (c)



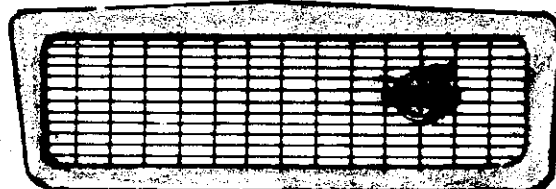
Type (d)



Type (e)



Type (f)



Type (g) *

3. ACHTERLICHTEN EN REFLECTOREN

Type (a) : PV 444 A t/m E, alle uitvoeringen.

ACHTERLICHTEN:

Plaatsing: op de achterspatschermen, iets boven de onderrand van het kofferbakdeksel.

Onderdelen: grondplaatje met fitting, lamphuis, rood glaasje, twee klemmetjes voor het glaasje, isolatierubber, duplo-lampje voor achterlicht plus remlicht, afdichtrubbetje om het glaasje.

Bevestiging: het grondplaatje is met twee boutjes vastgeschroefd aan het spatscherm, waarbij het lampje naar achteren wijst. Het lamphuis haakt aan de voorzijde achter een beugel aan de grondplaat en wordt aan de achterzijde met een schroef aan de grondplaat vastgezet. Onder die grondplaat bevindt zich het platte isolatierubber met opstaand randje, waarbinnen de rand van het lamphuis valt.

Materiaal: grondplaat, fitting en klemmetjes zijn van Zweeds staal. (Wanneer de klemmetjes verroest zijn, kunnen ze eenvoudig vervangen worden door zelfgeknijpte exemplaren van blik of aluminium) Het verchromde lamphuis (afwateringsgatje aan de onderkant!) bestaat uit verkoperd metaal. Het "glaasje" is origineel van rood glas. Latere reserveglaasjes zijn meestal van rood plastic.

REFLECTOREN:

het achterlicht bevat geen reflector, waarin het licht van achteropkomend verkeer wordt weerkaatst. Daardoor moet de wagen worden voorzien van twee aparte reflectoren. Als volgt:

- rond, rood reflectorglaasje, gevat in een rond rubber huis, dat op zijn beurt met een schroefje aan de carrosserie is bevestigd, tussen achterlicht en kofferbak. Een latere versie is:
- grotere, ronde en eveneens rode reflector op een beugeltje, dat op de bumper geschroefd is, ongeveer onder het achterlicht.

Type (b) : PV 444 H en K, alle uitvoeringen.

ACHTERLICHTEN:

Plaatsing: tegen de flank van de wagen, in het verlengde van de ribbel in de carrosserie, midden onder de bovenhoek van het kofferbakdeksel. De spatschermen zijn aan de achterzijde uiteraard geheel glad, nu daar het achterlicht ontbreekt!

Onderdelen: fitting, isolatierubber, lamphuis, reflecterende plaatje, drie klemmetjes met drie rubbertjes, duplo-lampje voor achter- plus remlicht.

Bevestiging: het lamphuis steekt met drie ronde pennen door de flank van de wagen in de kofferbak en wordt door de 3 klemmetjes (rubbertje eronder) op zijn plaats gehouden. Het platte isolatierubber met opstaand randje zit tussen lamphuis en carrosserie. Het haaks gebogen, reflecterende plaatje vormt binnen het lamphuis een ruimte, waarin het licht van het lampje naar buiten wordt geëkaatst. De fitting is rond en heeft een rand met flexibele lipjes, waarmee hij in de kofferbak in een rond gat in de zijwand wordt geklemd.

In die toestand steekt het lampje precies in het lamphuis. De wagens van deze serie hebben daardoor standaard de beschikking over **kofferbakverlichting:** men trekke namelijk de fitting met het lampje uit een der zijwanden en kan zich op die manier bijlichten! Na gebruik steekt men de fitting weer op zijn plaats en het achterlicht is weer compleet.

Materiaal: het lamphuis is van rode kunststof, met daaromheen een verchromd kapje van verkoperd metaal, dat er met omgeslagen lipjes aan vastzit. Eénmaal demonteren om het opnieuw te verchromen, kàn! Het reflecterende plaatje is van roestvrij staal, net als uw

IV.7

aanrecht.

REFLECTOREN: zie bij type (a).

Type (c) :

PV 444 L, alle uitvoeringen.

ACHTERLICHTEN:

Plaatsing: op de achterschermen, de bovenkant op dezelfde hoogte als de sierstrip.

Onderdelen: rubber stripje, rond en taps toelopend lamphuis, rubber fittingsok, sierring, plat rood glaasje, fitting, duplo-lampje voor achterlicht en remlicht/clignoteur.

Bevestiging: het lamphuis is tegen het spatscherm geschroefd, met het rubber randje er ter afwerking tussen. De fitting zit vochtvrij in de lange rubber sok en wordt, tesamen hiermee, met drie schroeven vóór tegen het huis vastgezet. Daarna wordt het glaasje met een schroevendraaiertje in de binnenrand van de fittingsok geduwd en tenslotte de sierring in de buitenrand van de sok.

Materiaal: metalen lamphuis, gespoten in de kleur van de wagen, lichtmetalen fitting en een verchroomde sierring van verkoperd metaal.

REFLECTOREN: zie bij type (a).

* **Type (d) :**

PV 544 A t/m G, alle uitvoeringen.

ACHTERLICHTEN:

Plaatsing: op de achterschermen, de bovenkant iets boven de sierstrip, de binnenkant een centimeter vrij van de isolatiestrip tussen spatscherm en carrosserie.

Onderdelen: rubber stripje, lamphuis, fittingplaat, sierrand plus glas, twee lampjes: de bovenste een simplo voor de clignoteur, de onderste een duplo voor achterlicht en remlicht; voorts een pakkingrand van rubber.

Bevestiging: het lamphuis is tegen het spatscherm geschroefd, waarbij het rubber stripje de metalen delen van elkaar scheidt. Laat aan de onderzijde een kleine afwateringsopening vrij! De fittingplaat wordt met enkele schroefjes aan het huis bevestigd en het glas plus sierrand worden met twee langere schroeven tegen het huis gezet. Tussen fittingplaat en sierrand bevindt zich ter afdichting een smalle pakkingrand.

Materiaal: in de kleur van de wagen gespoten, metalen lamphuis, lichtmetalen fittingplaat, verchroomde sierrand, die met omgeslagen lipjes is bevestigd aan het kunststoffen "glas".

REFLECTOREN:

bij de meeste wagens van de eerste series (B16) is het achterlichtglas glad uitgevoerd, zodat er reflectoren dienen te worden gemonteerd. Het type, dat op een beugeltje op de achterbumper wordt gemonteerd, verdient de voorkeur.

Bij de latere uitvoeringen is de onderste helft van het achterlichtglas als reflector uitgevoerd.

Type (e) :

P 445, alle uitvoeringen.

ACHTERLICHTEN:

Plaatsing: tegen de achterzijde, juist boven het eind van het bumperbochtje.

Onderdelen: fittingplaatje, rubber fittingsok, rood ovaal glaasje en een duplo-lampje voor achterlicht en remlicht. Bij de B16-uitvoering nog een extra simplo-lampje als clignoteur.

Bevestiging: de fitting steekt in de rubber sok en wordt zo tegen de carrosserie geschroefd. Daarna wordt het glas met twee schroeven

IV.8

aan de fittingplaat vastgezet.

Materiaal: metalen, later lichtmetalen, fitting.

REFLECTOREN:

het rode achterlichtglasje is zonder reflector uitgevoerd. Daarom ziet men meestal grote, platte, ronde reflectorglazen, die als extra naast de bumperuiteinden worden vastgeschroefd.

Type (f) :

P 210, alle uitvoeringen.

ACHTERLICHTEN:

Plaatsing: als bij type (e).

Onderdelen: fittingplaat, rubber fittingsok, sierrand, glasje en twee lampjes: het buitenste een simplo voor de clignoteur en het binnenste een duplo voor achterlicht en remlicht.

Bevestiging: de fittingplaat ligt in de sok, glas en sierrand staan er bovenop en het geheel wordt met twee schroeven aan de carrosserie vastgezet.

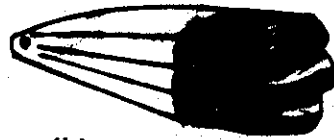
REFLECTOREN: als bij type (e) of in het glas.

N.B.: alle 444's, te beginnen met de B-serie, bezitten standaard een kleine, karakteristieke reflector in de middenbrug van de achterbumper. Wettelijk gezien, is dit onvoldoende en daarom dienen er twee "echte" reflectoren bij te worden gemonteerd (zie het voorgaande).

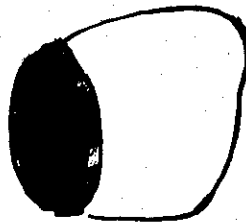
ACHTERLICHTEN EN REFLECTOREN



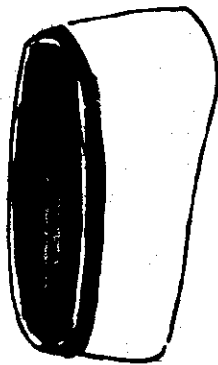
Type (a)



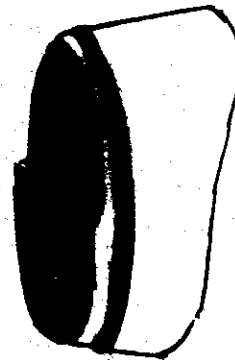
Type (b)



Type (c)



' (vroege uitvoering)



* (late uitvoering)

* Type (d)



Type (e)



Type (f)

4. KENTEKENPLAAT-VERLICHTING

Type (a) : PV 444 A, alle uitvoeringen.

De kentekenplaat bevindt zich niet op de bumper, maar op een beugel midden op het deksel van de kofferbak. Op dezelfde beugel, onder de nummerplaat, bevindt zich een metalen strip met de naam "Volvo" erop.

De plaat wordt verlicht vanuit een halfrond lamphuis, dat een eindje boven het slot eveneens op het deksel is gemonteerd. Het is dezelfde oplossing, die voor de Volkswagen-kever is gevonden.

Type (b) : PV 444 B t/m L, alle uitvoeringen, behalve sommige Amerikaanse uitvoeringen in de L-serie, waar type (c) reeds werd toegepast.

De kentekenplaat bevindt zich op het middenstuk van de achterbumper. De verlichtingseenheid staat op een voetstuk recht achter het rode reflectorglaasje op het platte deel van de bumper en schijnt naar achteren en naar beneden toe. Twee boutjes zorgen voor de verbinding. De stroomdraad komt door een rond gaatje in de kofferbak, recht achter de verlichtingseenheid. Het geheel wordt tegen vocht beschermd door een rubber sok, die aan de ene kant om de lampfitting sluit en aan de andere kant in het gaatje in de kofferbak vastzit. In het donker lijkt de verlichte middenreflector op een soort "derde oog"!

Waarschuwing: bij een wagen, die bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer ter keuring wordt aangeboden, mag er geen licht door de middenreflector naar achteren schijnen. Plak hem daarom van binnen af met een stukje rubber of iets dergelijks.

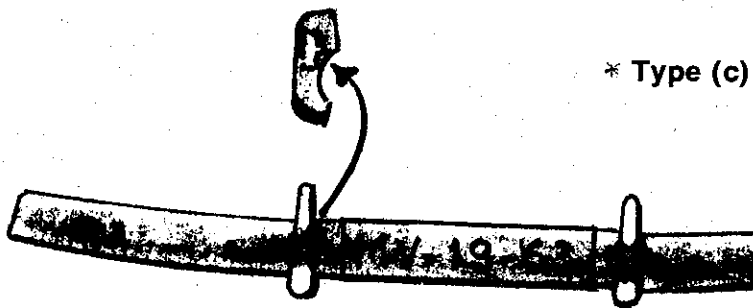
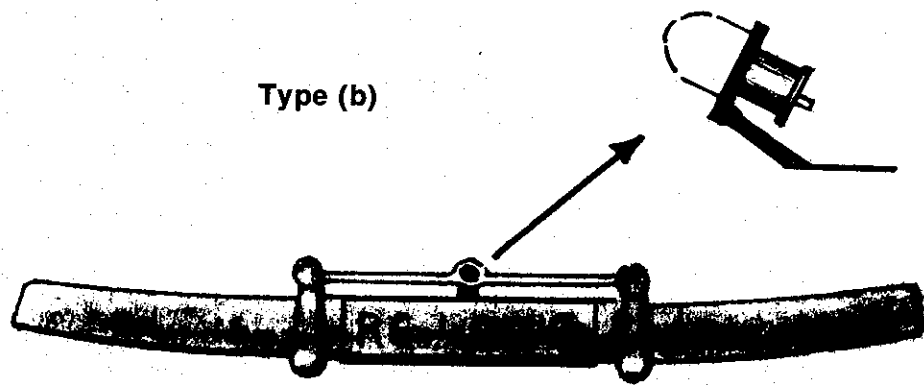
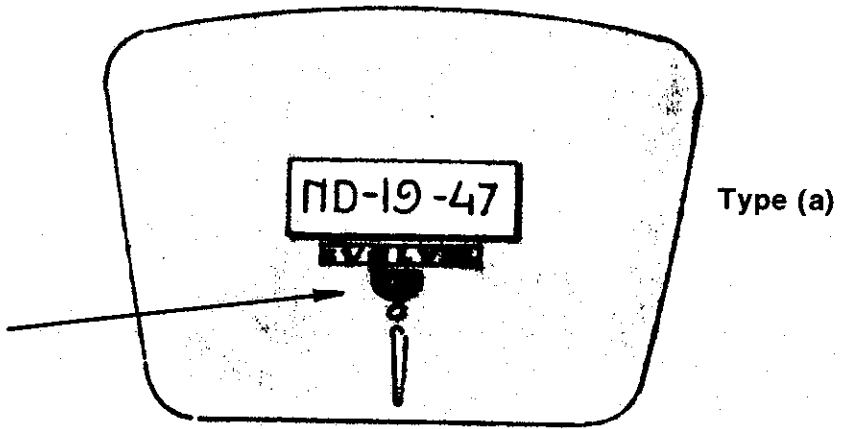
* **Type (c) :** PV 544 A t/m G, alle uitvoeringen.

De kentekenplaat bevindt zich op het middendeel van de achterbumper. In beide bumperrozetten bevindt zich een lampje, dat naar achteren toe afgeschermd is. Het bestaat uit: verchroomd kapje, wit plastic "glaasje", lichtmetalen fitting en een rubber sok. Doet een lichtje het niet, terwijl het buislampje in orde is, dan is dit meestal een gebrek aan massa. Oorzaak: de twee schroefjes raken de fittingplaat niet of nauwelijks meer. Verhelp dit door om het schroefje een nauw sluitend ringetje op de fittingplaat te leggen.

Type (d) : P 445 en P 210.

De kenteken-verlichting is gemonteerd in het deksel van de bak voor de reserve-band, waarop ook de nummerplaat zelf is bevestigd. De lampjes (er zijn er twee) worden vanaf de achterkant van het deksel bereikt door twee schroefjes los te maken.

KENTEKENPLAAT-VERLICHTING



5. RICHTINGAANWIJZERS

Type (a) : PV 444 A

Type: het z.g. "armpje".

Bij het inschakelen van dit type richtingaanwijzer trekt een electromagneetje de aanwijzerarm omhoog. Bovendien bevat de arm een lampje (3 W), zodat hij ook in het donker te zien is.

Het zijn vrij kwetsbare apparaatjes, die regelmatig een schoonmaakbeurt en een druppel olie nodig hebben. Ze geven de wagen echter een kostelijk ouderwets aanzien!

Plaatsing: in de deurstijl tussen portier en achterste zijruit, juist in het midden van de ruit.

Materiaal: het metalen huis ligt verzonken in de deurstijl. De aanwijzerarm is gemaakt van een legering en bevat voor en achter een rood glaasje ten behoeve van het lampje.

Type (b) : PV 444 B, C en D (tot herfst 1952).

Type: clignoteur (knipperlicht).

Het in- en uitschakelen van het lampje wordt geregeld door een automaatje onder het dashboard.

Plaatsing: boven op het dak, aan weerszijden van een soort torentje. Het geheel staat ongeveer ter hoogte van het midden van het portier. Behalve de beide clignoteurlampjes, die een rood-oranje licht uitstralen, bevat het torentje centraal bovenin nog een derde lampje, dat naar voren en naar achteren blauw licht uitstraalt. Dat blauwe licht brandt altijd tesamen met de overige verlichting en laat van een afstand vaststellen wat het midden van de wagen is. Immers, doordat de beide clignoteurs vlak bij elkaar staan, zou in het donker zonder het blauwe lichtje niet zijn te bepalen of de wagen linksaf of rechtsaf gaat. De fabrikant was Fixlight te Göteborg. Deze hoogst merkwaardige constructie kreeg in de volksmond natuurlijk een bijnaam: de "Koekoek"! Voorzover bekend, zijn deze wagens nooit met de Koekoek erop naar het buitenland verkocht, in verband met de afwijkende eisen, die de diverse overheden aan de verlichting van een auto stellen. Naar keuze kon de klant af fabriek zij-clignoteurs type (c) krijgen i.p.v. een "koekoek". In de series B en C dragen deze wagens de letter "Q" achter de serieletter. Tegen de plaats op het dak, waar de "koekoek" had moeten staan, werd dan een ronde plaat gelast.

Materiaal: behalve de glaasjes is alles van een lichtmetalen legering vervaardigd. De Koekoek bestaat uit een onderbouw, waarop een dwarsligger geschroefd is. Deze laatste bevat de contacten voor de drie lampjes en tevens zitten de twee oranje glaasjes eraan bevestigd. Boven op de dwarsligger zit ter afsluiting een kap, waaraan de blauwe glaasjes vastzitten. In die kap zitten de drie lampjes, die aldus prima toegankelijk zijn.

Type (c) : PV 444 B t/m E, vanaf herfst 1952 standaard gemonteerd.

Type: clignoteur (zie bij type (b)).

Plaatsing: deze "platte bek"-clignoteur is gemonteerd op de deurstijl tussen portier en achterste zijruit, juist onder de dakgoot.

Materiaal en onderdelen: ook dit is een hoofdzakelijk lichtmetalen constructie van Fixlight in Göteborg. Het geheel bestaat uit twee delen: een kap met hoefijzervormig oranjerood glaasje, alsmede de gloeilamphouder (het onderste stuk). Deze laatste is met twee schroeven aan de deurstijl bevestigd, met een rubber isolatie ertussen. De kap zit met twee koperen schroeven aan het onderstuk vast (van onderen bereikbaar).

IV.13

Type (d) : PV 444 H en K, alle uitvoeringen.

Type: clignoteur.

Plaatsing: dit is een "bolle" clignoteur, evenals de vorige gemonteerd op de deurstijl, tussen portier en achterste zijruit, juist onder de dakgoot.

Materiaal en onderdelen: het is een voornamelijk, lichtmetalen clignoteur van Fixlight te Göteborg. Hij bestaat, net als type (c), uit een gloeilamphouder (hier het achterste deel) en een kap met het glas erin (hier van voren er tegenaan geschroefd met één schroefje). Het achterste deel zit met twee schroeven aan de deurstijl vast, met een isolatierubber ertussen.

Twee uitvoeringen: er bestaan twee versies van dit clignoteur-type, één zonder en één met parkeerlichtje. Op de bijgaande tekening wijst pijl I naar het oranje-rode glas van de eigenlijke richtingaanwijzer en pijl II naar het glas van het parkeerlichtje. In feite bevat het onderste deel twee kleine glaasjes: het voorste is wit en het achterste is rood. Zowel het buislampje van de clignoteur als het bolle lampje van het parkeerlichtje zijn bereikbaar door het ene schroefje van de kap los te draaien.

Wagens in **Standard**-uitvoering hebben de eenvoudige versie, dus zonder parkeerlicht. Alle overige uitvoeringen voeren de "luxe" versie, met parkeerlicht. Vanwege het witte glaasje aan de voorkant zijn de linker en de rechter clignoteur niet onderling verwisselbaar. Het verschil tussen de eenvoudige en de dure versie bestaat in feite alleen uit de lampekop, die of een gladde onderste helft bezit, of twee extra glaasjes, want de eenvoudige versie bevat wel de fitting voor het parkeerlichtje.

N.B.: beide parkeerlichtjes branden tegelijk. De schakelaar bevindt zich onder het bevestigingspunt van de handremgreep.

Advies: alle tot dusverre behandelde typen richtingaanwijzer zijn naar moderne (keurings-)maatstaven onvoldoende! Natuurlijk dienen deze karakteristieke, ouderwetse onderdelen op de wagen te worden gehandhaafd (of opnieuw te worden aangebracht!), maar er dienen zowel voor als achter extra clignoteurs te worden gemonteerd. De wagen blijft het meest authentiek, als de extra lichtjes op de bumpers worden gemonteerd. Te denken valt aan bijpassende bolle lichtjes van oudere typen vrachtwagens. De draden naar achteren kunnen (via kofferbak en bovenste raamstijl) worden afgetakt van de zijclignoteurs.

Type (e) : PV 444 L, alle uitvoeringen.

Type: clignoteur.

Plaatsing: dit is de eerste PV, waarbij de richtingaanwijzers niet meer opzij of op het dak, maar aan voor- en achterzijde van de wagen zitten. De **voorste** clignoteurs zijn gecombineerd met de stadslichten in één huis ondergebracht, en wel tussen koplamp en grille, schuin onder de koplamp (dus nooit type (f) op deze wagen zetten!). Het geheel bestaat uit een rubber sok met daarin een niet-verchromde fitting, die met drie schroeven aan het spatscherm vastzit, een **plat** wit glas en een verchromd sierringetje. Glas en ring sluiten in de rand van de rubber sok. Het lampje is van het duplo-type. De **achterste** clignoteurs zitten in hetzelfde huis als achterlicht en remlicht. Zie hiervoor type (c) van Achterlichten en Reflectoren. De drie functies worden geregeld met slechts één duplo-lampje!

P 445:

de combi- en vrachtwagen-uitvoeringen van de 444 zijn hiervóór niet genoemd, omdat niet precies bekend is welke 445-series met welke 444-series corresponderen. De gebruikte richtingaanwijzer-typen lopen echter parallel aan die van de 444, inclusief type (a). Te begin-

IV.14

nen met de B16-uitvoeringen, bevat het achterlichthuis tevens een clignoteurlampje. Zie hiervoor Achterlichten en Reflectoren, type (e)

+ **Type (f) :**

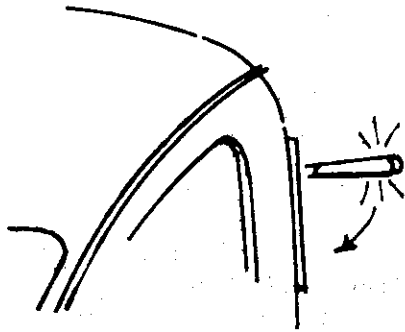
PV 544 A en B, P 210 A en B, P 445 M (model II).
PV 544 C t/m G, P 210 C t/m P (model I).

Type: clignoteur.

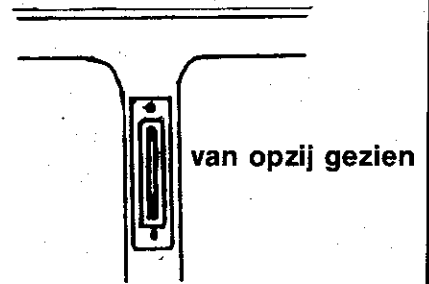
Plaatsing: bij de **voorste** clignoteurs moet gelet worden op het verschil tussen de vroege versie (op de tekening model II) en de latere versie. De B16-variant zit meer naar binnen op een platter stuk plaatwerk en heeft daardoor een veel dunner rubber! De B18-versie zit verder naar buiten in de bocht van het spatscherm en heeft een dikker rubber nodig om toch naar voren te kunnen steken. Een subtiel verschil voor de kenner! De **achterste** clignoteurs hebben een apart lampje in het achterlichthuis.

Materiaal en onderdelen vóór: verchroomde sierring, bekervormig glaasje van wit of oranje plastic, rubber sok en lichtmetalen fitting. De dradenbundel van de linker is het kortst!

RICHTINGAANWIJZERS



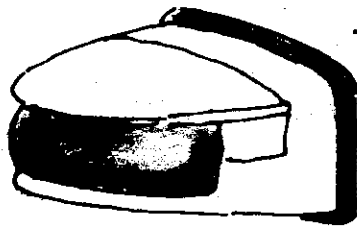
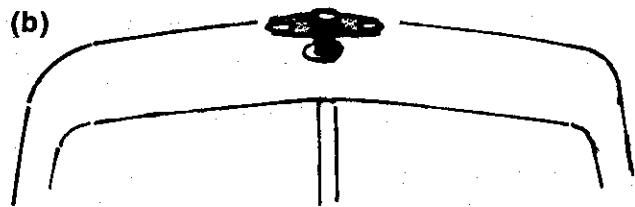
Type (a)



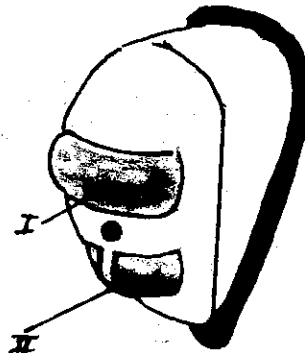
van opzij gezien

Type (b)

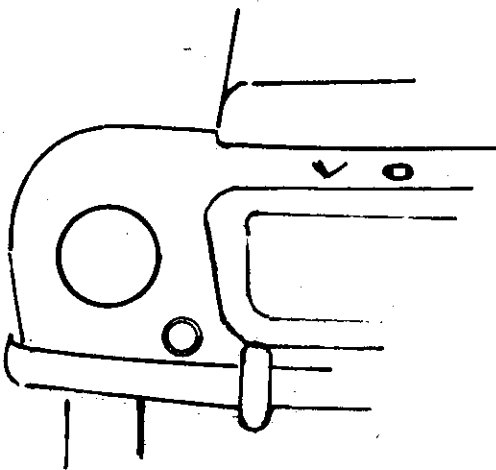
van opzij gezien



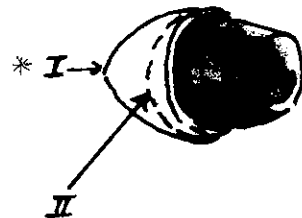
Type (c)



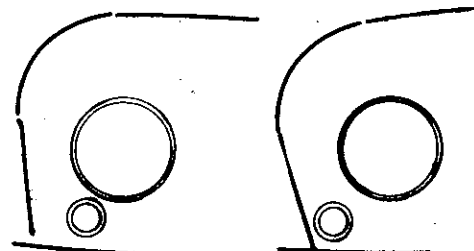
Type (d)



Type (e)



* Type (f)



B16

* B18

6. BUMPERS

In het onderstaande overzicht wordt telkens verwezen naar de codes op het blad met bumper-tekeningen: 2-V, 5-A, etc. "V" betekent dat het om een **voorbumper** gaat en "A" dat het een **achterbumper** betreft.

PV 444 A en AS: 1-V en 1-A.

Beide bumpers zijn verchromd en bestaan uit één stuk. De AS-uitvoering onderscheidt zich door bumper-**rozetten**, even hoog als de bumper en boven en onder voorzien van ribbels.

PV 444 B t/m E: 2-V en 2-A, alle uitvoeringen.

Het zijn verchromde, drie-delige bumpers met z.g. "**knobbel**"-rozetten (type I). Knobbelrozetten komen voor t/m chassisnr. 49770, uitgezonderd de nrs. 48041, 48352, 48367, 48374, 48394, 48396, 48455, 48458, 48477 en 48483. Deze laatsten hebben gladde rozetten (type II). Tussen de achter-rozetten bevindt zich de karakteristieke **middenbrug** met daarin de rode reflector boven de kentekenplaatverlichting. De middenbrug is kort en heeft een sterk gewelfd middenstuk (type III). De achter-rozetten hebben elk in de zijkant van de kop twee schroefgaten t.b.v. de bevestiging van de middenbrug.

PV 444 H t/m L: 3-V en 3-A, bijna alle uitvoeringen.

Het zijn verchromde, drie-delige bumpers met **gladde** rozetten (type II). De **middenbrug** op de achterbumper is langer en gladder dan zijn voorganger (type IV). De reden hiervoor is dat de rozetten smaller zijn! Voor het overige is er geen verschil met 2-V en 2-A. Sommige exportuitvoeringen bezitten de van extra stangen voorziene typen 5-V en 5-A (Sjuttio-Sport en Attio-Fem). Dit was een door AB Volvo bedachte truc om te voldoen aan de Amerikaanse eis dat import-auto's dezelfde bumperhoogte dienden te hebben als de Amerikaanse wagens.

* **PV 544 A t/m G:** 3-V en 4-A, bijna alle uitvoeringen.

Dit zijn verchromde, drie-delige bumpers met **gladde** rozetten (type II). De achter-rozetten hebben een rechthoekig gat t.b.v. de kentekenplaatverlichting. Die van 3-A zijn qua vormgeving identiek, maar hebben in plaats van het gat de twee schroefgaten. Ook hier bestaat een aantal export-uitvoeringen (meestal Sport), uitgerust met 5-V en 5-A.

P 445: vóór 1-V, 2-V of 3-V; achter 6-A.

P 210: vóór 3-V; achter 6-A.

N.B.:

De drie-delige 444-bumpers lijken weliswaar veel op die van de 544, maar blijken bij nadere beschouwing "dieper" te zijn, terwijl het midden-deel de vorm van een kuipje heeft, met opstaande randen rondom.

De stangen van de export-bumpers steken dwars door de carrosserie. Bedenk u dus tweemaal alvorens tot niet-originale montage over te gaan!

BUMPERS

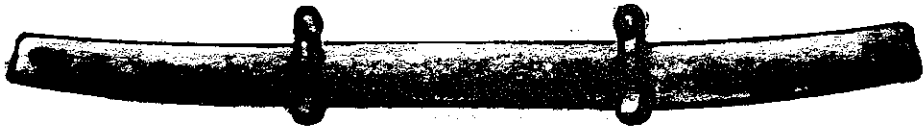
1-V



1-A



2-V



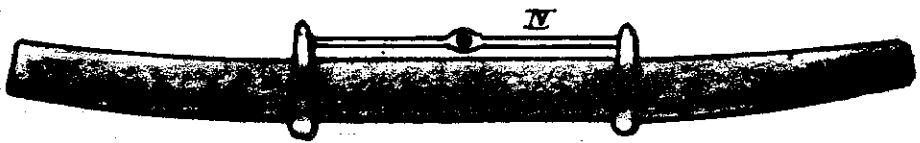
2-A



* 3-V



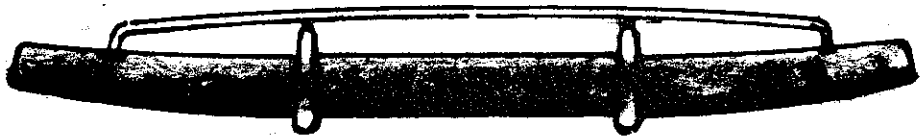
3-A



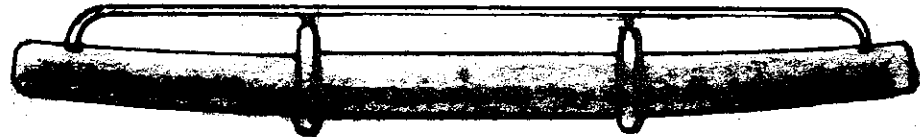
* 4-A



5-V



5-A



6-A



* II



I



III



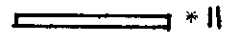
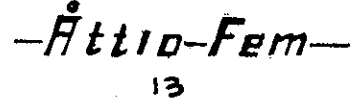
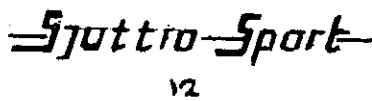
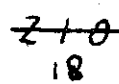
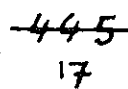
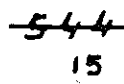
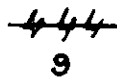
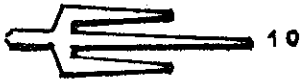
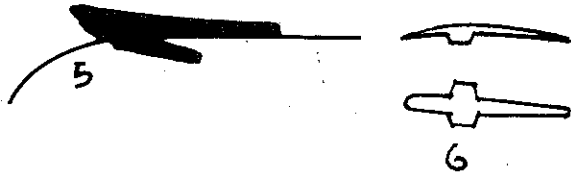
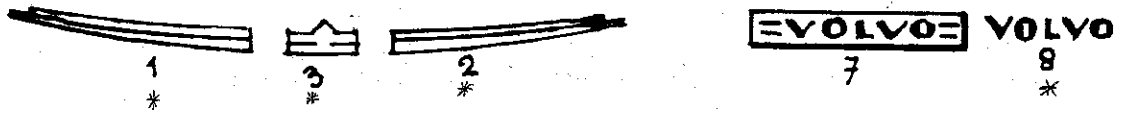
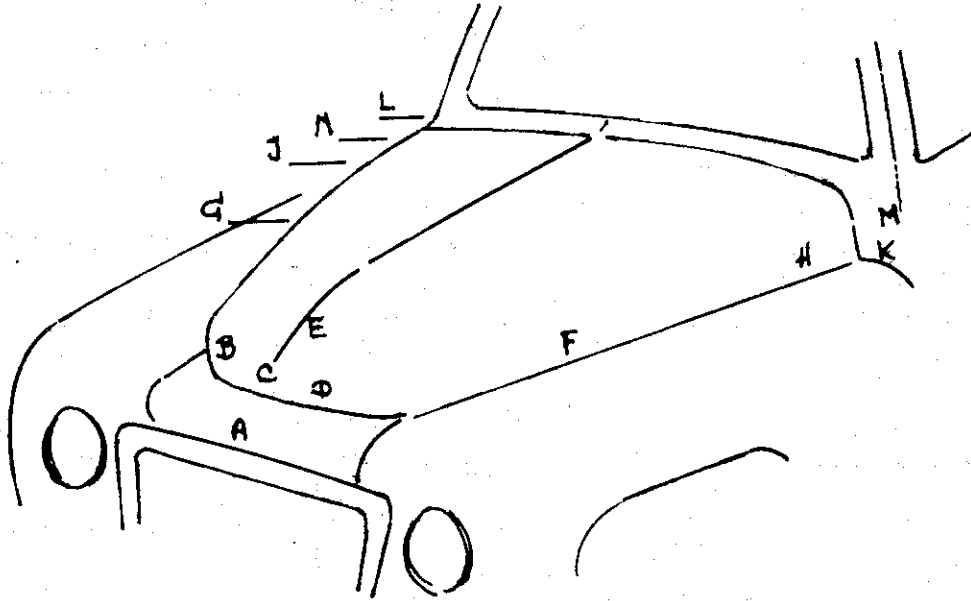
IV

7. MOTORKAP-EMBLEMEN

Het bovenste deel van de nevenstaande tekening laat de neus van een PV zien, waarop met **letters** de **plaatsen** zijn aangegeven waar zich een embleem of ornament kan bevinden. Het onderste deel van de tekening toont alle mogelijke emblemen en ornamenten. Deze zijn ter herkenning van een **nummer** voorzien. In het nu volgende schema wordt voor de diverse wagen-uitvoeringen een aantal letter/cijfer-combinaties gegeven, zodat eenvoudig kan worden vastgesteld **welk** embleem **waar** behoort te zitten.

PV 444 A t/m K,	de uitvoering Standard: A-7, B-1, C-4, D-2, H-9, J-9 de uitvoering Special: A-7, B-1, C-4, D-2, E-5, H-10, J-10
PV 444 K,	de uitvoering Sport: A-7, B-1, C-4, D-2, E-5, H-12, J-12
PV 444 L,	de uitvoering Standard: A-8, B-1, C-3, D-2, H-9, J-9 de uitvoering Special: A-8, B-1, C-3, D-2, E-5, F-20, G-20, H-10, J-10, M-11, N-11 de uitvoering Sport: A-8, B-1, C-3, D-2, E-5, F-20, G-20, H-13, J-13, M-11, N-11
PV 544 A t/m B,	de uitvoering Standard: A-8, B-1, C-3, D-2, F-20, G-20, H-15, J-15, M-11, N-11 de uitvoering Special: A-8, B-1, C-3, D-2, E-6, F-20, G-20, H-10, J-10, M-11, N-11 de uitvoering Sport: A-8, B-1, C-3, D-2, E-6, F-20, G-20, H-13, J-13, M-11, N-11
PV 544 C t/m E,	alle uitvoeringen: A-8, B-1, C-3, D-2, F-20, G-20, H-15, J-15, M-11, N-11
PV 544 F t/m G,	alle uitvoeringen: A-8, B-1, C-3, D-2, F-20, G-20, K-16, L-16, M-11, N-11
P 445,	met B4B-motor: A-7, B-1, C-4, D-2, H-17, J-17
P 445,	met B16-motor: A-8, B-1, C-3, D-2, F-20, G-20, H-17, J-17, M-11, N-11
P 210 A t/m D,	alle uitvoeringen: A-8, B-1, C-3, D-2, F-20, G-20, H-18, J-18, M-11, N-11
P 210 E t/m P,	alle uitvoeringen: A-8, B-1, C-3, D-2, F-20, G-20, K-19, L-19, M-11, N-11

MOTORKAP-EMBLEMEN



OPMERKINGEN:

- ornament 5, de z.g. opstaande **motorkapvogel**, werd met ingang van 1 januari 1959 op de wagens, die hem toen nog voerden, vervangen door nr. 6 (het platgeslagen vogeltje!). Dit als gevolg van een nieuwe wettelijke bepaling, die (nogal discutabel) onnodige, uitstekende delen aan de wagen verbood.
- ornament 10 heet in het Zweeds "svala" (=zwaluw).
- ongeveer vanaf chassis-nummer 302000 werd embleem 13 vervangen door de voor niet-Zweden beter begrijpelijke nr. 14.
- **Sjuttio-Sport** is Zweeds voor **70**-Sport en verwijst naar het aantal paardekrachten van die destijds pijlsnelle 444 uit de K-serie.
- **Ättio-Fem** is Zweeds voor **85** (letterlijk: tachtig-vijf!) en verwijst naar het aantal PK van de nog snellere sportversie van de 444 L.
- de sierranden 1 en 2 en het embleem nr. 4 waren tot en met de 444 H roestvrij en niet-verchroomd. Bij de 444 K waren ze op de luxe uitvoeringen verchroomd en vanaf de 444 L altijd verchroomd.
- het **stripje met de merknaam** (nr. 7) is tot en met de 444 H altijd in de wagenkleur meegespoten, waarbij de letters en streepjes er glanzend tegen afsteken. Bij de luxe uitvoeringen van de 444 K is het hele stripje verchroomd.
- de losse **letters** van nr. 8 zijn altijd **zilverkleurig** (verchroomd) en nooit goudkleurig, zoals op de Amazon!
- nr. 11 en 20 zijn de welbekende verchroomde sierstrips, die ook op de rest van de carrosserie zijn te vinden.
- nr. 14, het sport-embleem, heeft een helder-rood gelakte kern en goudkleurige randjes.
- van nr. 3, het middenstuk in de sierrand, bestaan twee varianten. Bij de oudste uitvoering (tot en met serie D) loopt de onderste ribbel langs de hele rand van het ornament door. Bij de jongere uitvoering is die onderste ribbel in het midden onderbroken door een vlak gedeelte.

8. WIELEN

Achtereenvolgens worden velgen, sierringen en banden behandeld. Zie voor de wioldoppen paragraaf VI.1.

VELGEN

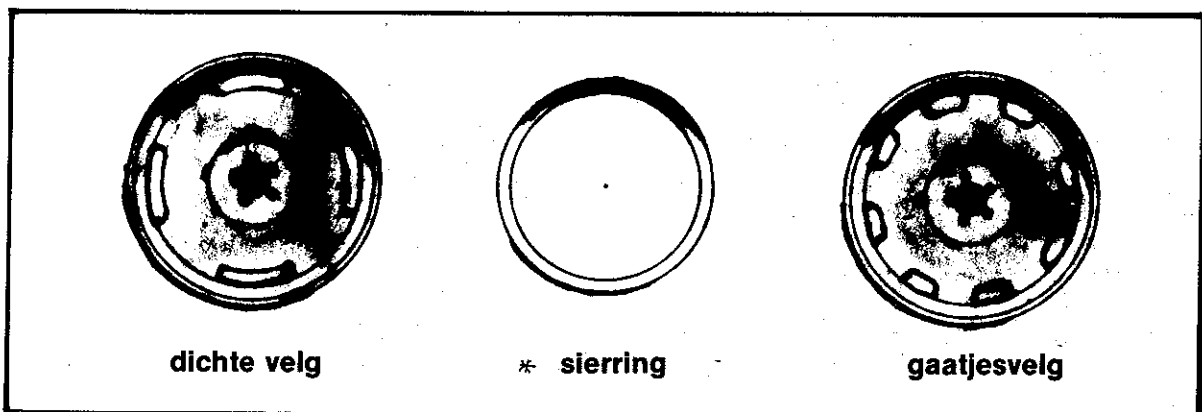
Alle 15-inch-velgen hebben een **breedte** van 4J (= 4 inches), voor wat het centrale deel betreft. De 16-inch-velgen meten 3,5J. De **diameter** (middellijn van de velg zonder rand) varieert ook: deze kan op oude modellen 16 inches zijn (met slechts vier wielbouten!), terwijl de latere modellen allemaal met 15-inch-velgen zijn uitgevoerd (vijf wielbouten).

Let op:

bij de oudere PV 444's en P 445's zijn de wielmoeren aan de bestuurderskant voorzien van z.g. **links draad**, zodat ze net de andere kant om draaien dan men denkt! Qua **uiterlijk** zijn er twee velgtypen te onderscheiden, namelijk het schijftype met lange, smalle koelsteuven (ook wel **dichte velgen** genoemd) en het modernere type met de acht ovale koelgaten (beter bekend als **gaatjesvelgen**).

Per model-serie ligt het als volgt:

- PV 444 A en B : dichte velgen, 16-inch
- P 445 (oud) : idem
- PV 444 C t/m L : dichte velgen, 15-inch
- P 445 (overige) : idem
- * - PV 544 A t/m E : idem
- P 210 A t/m E : idem
- * - PV 544 F en G : gaatjesvelgen, 15-inch
- P 210 F t/m P : idem



SIERRINGEN

Er is slechts één type sierring toegepast in de loop der jaren. Het is een gladde, geprofileerde, verchroomde stalen ring, die in de buitenrand van de velg gemonteerd wordt. De montage verloopt zeer eenvoudig: men duwt de ring gewoon met de hand op zijn plaats en de kartelrand aan de achterzijde houdt hem dan klem. Het losnemen geschiedt door op enkele plaatsen een schroevendraaier tussen velg en ring te steken en zo de ring los te wrikken. Bij deze laatste handeling de lak niet beschadigen!

N.B.: de sierring op 16-inch-velgen is groter van diameter dan die op de 15-inch-velgen!

De sierring is naar zijn aard een extra, een luxe attribuut, en komt dan ook **niet** voor op **Standard**-uitvoeringen en combi's in bedrijfsuitvoering.

Ook hoort de sierring **niet** thuis op **gaatjesvelgen**! Dit levert het volgende overzicht op:

- PV 444 A t/m L : alleen op Standard geen sierringen
- P 445 : op bedrijfswagens geen sierringen
- * - PV 544 A t/m E : alleen op Standard geen sierringen
- * - PV 544 F en G : geen sierringen
- P 210 A t/m E : op bedrijfswagens geen sierringen
- P 210 F t/m P : geen sierringen

BANDEN

Tijdens de gehele produktieperiode van de PV was de **diagonaalband** het algemeen gebruikte type band.

Pas later deed de **radiaalband** zijn intrede en had, na een aarzelend begin, zoveel succes dat de meeste hedendaagse auto's ermee zijn uitgerust. Ook de meeste PV's staan tegenwoordig op radiaalbanden, hoewel ze af-fabriek met de smallere diagonaalbanden werden geleverd.

In het kort volgen hier enkele veel genoemde voor- en nadelen van beide typen banden:

diagonaalbanden:	meer comfort iets minder goede wegligging lagere prijs snellere slijtage
radiaalbanden:	stoterig op slechte wegdekken betere wegligging duurder gaan langer mee.

De **bandenmaten (diagonaal)** voor de diverse series zijn:

- PV 444 A en B	: 5.00 x 16
- PV 444 C t/m L	: 5.90 x 15
- P 445 (oud)	: 5.50 x 16
- P 445 (overig)	: 6.00 x 15
- PV 544 A t/m D	: 5.90 x 15
*- PV 544 E t/m G	: 6.00 x 15
- P 210 A t/m C	: 6.00 x 15
- P 210 D t/m P	: 6.40 x 15

Bovengenoemde afmetingen luiden in inches, waarbij het eerste getal de velgbreedte weergeeft tussen de opstaande randen, en het tweede getal de diameter van de velg (zie ook bij Velgen).

De **bandenmaat (radiaal)** voor 15-inch velgen is 165 x 15.

ADVIES: het verdient aanbeveling om de PV 444 en de P 445, gezien de nogal stugge veringskarakteristiek van deze modellen, op **diagonaalbanden** te laten staan.

WITTE ZIJVLAKKEN

De luxe uitvoeringen van de PV werden af-fabriek geleverd met banden, voorzien van witte zijvlakken.

Ook de gezinsuitvoeringen van de Duett (glas rondom) kregen op deze wijze een luxer aanzien dan hun bedrijfs-"broertjes", die louter als werkpaard fungeerden.

Vroeger was het witte zijvlak erg **breed** (de z.g. "kakwangen"!), later werd volstaan met een **smal** wit randje als kleur-accent. Het geeft de wagen tegenwoordig een erg apart, ouderwets aanzien!

Het **witte-banden-effect** kan op diverse manieren worden bereikt:

- er zijn kant-en-klare banden met witte zijvlakken in de handel
- er bestaan losse, witte zijvlakken, die op een gewone zwarte band gelegd kunnen worden (ze klemmen tussen velg en band)
- er bestaat speciale witte bandenverf (b.v. Tyrewall White van Holt's), zodat men de "oorlogskleuren" zelf kan aanbrengen. Er moet dan wel bijzonder nauwkeurig gewerkt worden, anders wordt het tegendeel van het beoogde effect bereikt!

IV.23

Voor de diverse wagen-series geldt het volgende schema:

- PV 444 A t/m L	- Standard	: zwarte banden
	- overige	: brede witte rand
- P 445 16-inch	-	: zwarte banden
- P 445 15-inch	- bedrijfs	: zwarte banden
	- gezins	: brede witte rand
- PV 544 A t/m D	- Standard	: zwarte banden
	- overige	: brede witte rand
- PV 544 E	- Standard	: zwarte banden
	- overige	: smalle witte rand
- PV 544 F en G	-	: zwarte banden
- P 210 A t/m D	- bedrijfs	: zwarte banden
	- gezins	: brede witte rand
- P 210 E	- bedrijfs	: zwarte banden
	- gezins	: smalle witte rand
- P 210 F t/m P	-	: zwarte banden.



Stockholm, 1967: wat kan dooi toch mooi zijn!
(Foto: Kenneth Josephson)

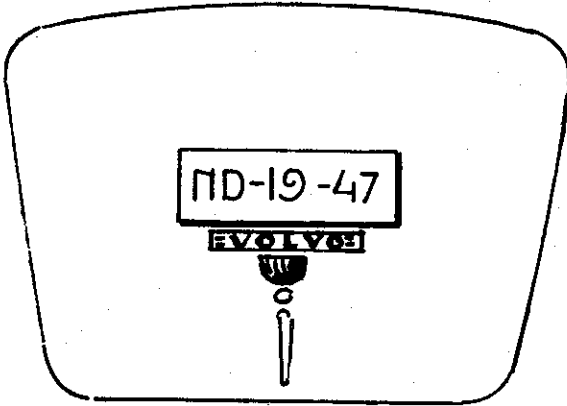
9. KOFFERBAK-EMBLEMEN

- Type (a) :** PV 444 A, alle uitvoeringen.
Het stripje met de merknaam is gemonteerd op dezelfde beugel, waarop ook de kentekenplaat bevestigd is.
De letters en streepjes zijn verchromd of in een contrasterende kleur geschilderd, terwijl de achtergrond de kleur van de wagen heeft.
- Type (b) :** PV 444 B t/m K, alle uitvoeringen.
De emblemen zijn verchromd en massiever en hoekiger uitgevoerd dan die op de PV 544.
- Type (c) :** PV 444 L, alle uitvoeringen.
De tekst-emblemen zijn dezelfde als bij type (b). Alleen de plaatsing verschilt. De grote "V" is eveneens verchromd, in tegenstelling tot het corresponderende grille-exemplaar, dat goudkleurig behoort te zijn.
- Type (d) :** PV 544 A en B, alle uitvoeringen.
Vroege wagens uit serie A missen het "544"-embleem. De emblemen zijn plat, aluminium-achtig en niet-verchromd.
- Type (e) :** PV 544 C t/m E, Standard en Special.
De uitvoering van de emblemen links op de bak stemt overeen met die van type (d).
Het "B-18"-embleem is helder-rood met goudkleurige randjes en het is duidelijk **kleiner** dan het overeenkomstige grille-embleem!
- Type (f) :** PV 544 C t/m E, Sport.
Vergeleken met type (e) is het "544"-embleem hier vervangen door "Sport". Qua uitvoering stemt het overeen met het "B-18"-embleem.
- Type (g) :** PV 544 F en G, Standard en Special.
Het "VOLVO"-embleem is moderner en hoekiger gestileerd dan zijn voorganger. De uitvoering is gelijk, wat het materiaal betreft.
Het woord "544" staat op een glanzend, rechthoekig, metalen plaatje. De cijfers zijn zwart.
- * Type (h) :** PV 544 F en G, Sport.
Als bij type (g), met dit verschil, dat het rechthoekige plaatje "SPORT" bevat i.p.v. "544". De letters zijn rood of zwart.

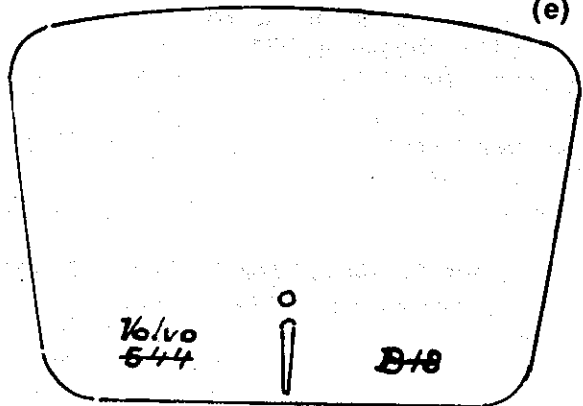
WAARSCHUWING: bij verwijdering van 544-emblemen dient voorzichtigheid het parool te zijn! De staafjes, waar de klemmetjes omheen sluiten, laten namelijk vrij gemakkelijk los.

KOFFERBAK-EMBLEMEN

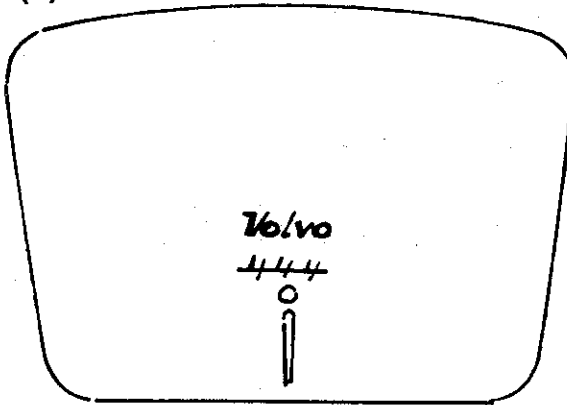
(a)



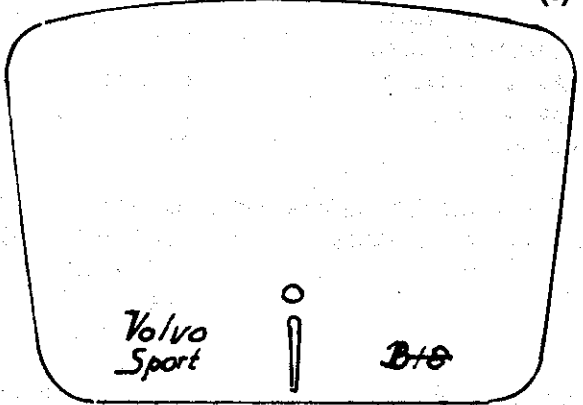
(e)



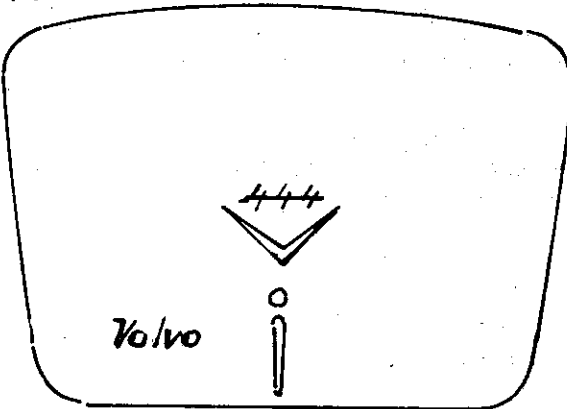
(b)



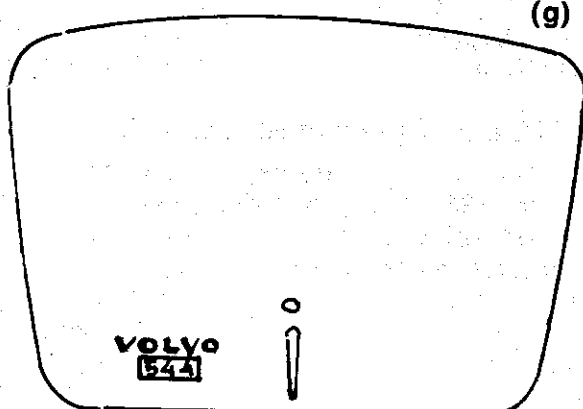
(f)



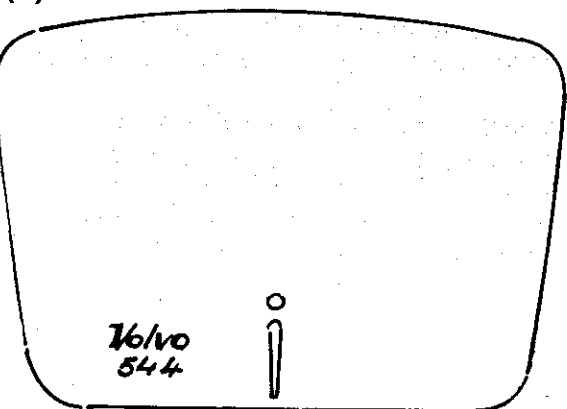
(c)



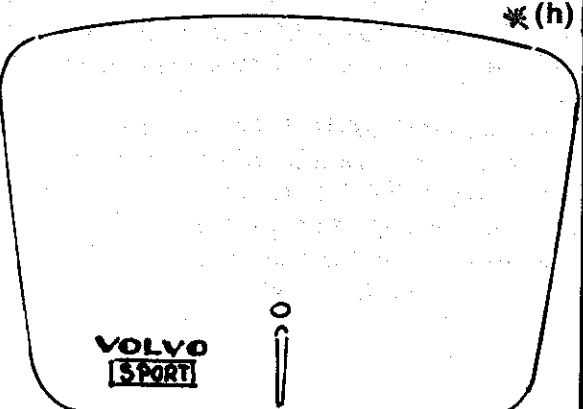
(g)



(d)



*(h)



10. TECHNISCH GEDEELTE

A. Motoren.

B4B-motor, 1e variant (onderdeelnr. 495300)

PV 444 t/m chassisnr. 12128

P 445 t/m chassisnr. 231

Cylinderinhoud	: 1414 cc. (boring x slag = 75 x 80 mm)
Compressieverh.	: 6,5 : 1
Max. vermogen	: 40 SAE-pk bij 3800 t.p.m.
Max. koppel	: 9,5 kgm bij 2200 t.p.m.
Gewicht	: 155 kg. (compleet, zonder wisselbak)

B4B-motor, 2e variant (onderdeelnr. 495301)

PV 444, chassisnrs. 12129 t/m 94154

P 445, chassisnrs. 232 t/m 3453 (D)
 t/m 1108 (DS)
 t/m 5653 (DH)
 t/m 666 (PH)

Cylinderinhoud	: 1414 cc. (boring x slag = 75 x 80 mm)
Compressieverh.	: 6,5 : 1
Max. vermogen	: 44 SAE-pk bij 4000 t.p.m.
Max. koppel	: 9,5 kgm bij 2200 t.p.m.
Gewicht	: 155 kg (compleet, zonder wisselbak)

B4B-motor, 3e variant (onderdeelnr. 495302)

PV 444, chassisnrs. 94155-94306, 94345-94571, 94607-131918

P 445, chassisnrs. vanaf 3454 (D)
 vanaf 1109 (DS)
 vanaf 5654 (DH)
 vanaf 667 (PH)

Cylinderinhoud	: 1414 cc. (boring x slag = 75 x 80 mm)
Compressieverh.	: 7,3 : 1
Max. vermogen	: 51 SAE-pk bij 4500 t.p.m.
Max. koppel	: 10,0 kgm bij 2500 t.p.m.
Gewicht	: 155 kg (compleet, zonder wisselbak)

B14A-motor (onderdeelnr.)

PV 444 KS, sommige export-uitvoeringen (embleem: Sjuttio Sport).

P 445 (1955-1957), sommige ambulance- en politie-uitvoeringen.

Cylinderinhoud	: 1414 cc. (boring x slag = 75 x 80 mm)
Compressieverhouding	: 7,8 : 1
Max. vermogen	: 70 SAE-pk bij 5500 t.p.m.
Max. koppel	: 10,5 kgm bij 3000 t.p.m.
Gewicht	: 145 kg (compleet, zonder wisselbak)

Algemene informatie over B4B- en B14A-motoren:

Op de rechter zijkant van het motorblok, bij de startmotor, zit een plaatje, waarop staan de **type-aanduiding** (dus B4B of B14A), het **onderdeelnummer** (b.v. één van de drie B4B-varianten) en het **motornummer** (de hoeveelste van een bepaalde uitvoering).

Zowel de B4B als de B14A heeft een **hoekig kleppendeksel** met de vuldop in het midden. Het meest typerend is echter het **oliefilterhuis**. Dit is een losse pot, linksboven aan de motor. Bij de B4B zit er een ophangbeugel omheen en zit **boven** op de pot een deksel. Bij de B14A staat de pot op een schaalte (de hele pot is deksel!) en tevens komt daar de **olieleiding** direct van de oliepomp. Bij de B4B komt de olieleiding van de **voorzijde** van het blok. Het grote verschil tussen de beide motoren is natuurlijk de **carburatie!**

IV.27

Kleuren-schema B4B- en B14A-motor:

Motorblok, kleppendecksel en olievuldop **groen** (de B14A heeft een verchroomd deksel en vuldop); oliefilterhuis **geelgroen**; radiatorvin, startmotor, dynamo, luchtfilter(s), verwarmingseenheid, bobine, spanningsregelaar en oliefilterhuisophangbeugel **zwart**.

B16A-motor (onderdeelnr. 495382)

PV 444 L en LS (behalve Sport)
P 445 L, 11, 11M, LL, 06, 06M, LP, 07, 07M, LS, 05 en 05M
PV 544 A en B (behalve Sport)
P 210 A en B

Cylinderinhoud	: 1580 cc. (boring x slag = 79,37 x 80 mm)
Compressieverh.	: 7,4 : 1
Max. vermogen	: 66 SAE-pk bij 4500 t.p.m.
Max. koppel	: 11,8 kgm bij 2500 t.p.m.
Gewicht	: 150 kg. (compleet, zonder wisselbak)

B16B-motor (onderdeelnr. 495385)

PV 444 LS Sport (embleem: Attio-Fem)
P 445 (1957 - 1960), sommige ambulance- en politie-uitvoeringen
PV 544 A en B Sport (embleem: Sport)
P 210 A en B, speciale uitvoeringen

Cylinderinhoud	: 1580 cc. (boring x slag = 79,37 x 80 mm)
Compressieverh.	: 8,2 : 1
Max. vermogen	: 85 SAE-pk bij 5500 t.p.m.
Max. koppel	: 12 kgm bij 3500 t.p.m.
Gewicht	: 150 kg. (compleet, zonder wisselbak)

B16D-motor (onderdeelnr.)

Niet bekend in welke wagens.

Cylinderinhoud	: 1580 cc. (boring x slag = 79,37 x 80 mm)
Compressieverh.	: 8,2 : 1
Max. vermogen	: 72 SAE-pk bij 5500 t.p.m.
Max. koppel	: 11,9 kgm bij 2600 t.p.m.
Gewicht	: 150 kg. (compleet, zonder wisselbak)

Algemene informatie over B16-motoren:

Op **vroege** uitvoeringen zit tegen de rechter zijkant van het blok, bij de startmotor, een plaatje met het motortype (B16A of B16B), het onderdeelnr. en het motornr. Op **latere** uitvoeringen is aan de linker zijkant, bij de stroomverdeler, de tekst "B16" ingegoten en daarbij in de buurt zijn het onderdeelnr. (ten dele) en het motornr. ingeslagen. Net als de B4B heeft de B16 een **hoekig** kleppendecksel met de vuldop in het midden. Typierend is echter vooral het **oliefilterhuis** aan de rechter zijkant.

Kleuren-schema B16-motor:

motorblok, kleppendecksel en olievuldop **helderrood** (de B16B heeft een verchroomd kleppendecksel en vuldop); spuitstuk, dynamobeugels en oliefilterhuis **zilverkleurig**; radiatorvin **geel**; overig toebehoren **zwart**.

B18A-motor, type 1 (onderdeelnr. 496801)

PV 544 C, D, E, F en G (behalve Sport)
P 210 C, D, E, F, M en P

Cylinderinhoud	: 1780 cc. (boring x slag = 84,14 x 80 mm)
Compressieverh.	: 8,5 : 1
Max. vermogen	: 75 SAE-pk bij 4500 t.p.m.
Max. koppel	: 14,0 kgm bij 2800 t.p.m.
Gewicht	: 155 kg. (compleet, zonder wisselbak)

* **B18D-motor, type 1 (onderdeelnr. 496802, in U.S.A.-uitvoering 496816)**

PV 544 C, D, E en F Sport

Cylinderinhoud	: 1780 cc. (boring x slag = 84,14 x 80 mm)
Compressieverh.	: 8,5 : 1
Max. vermogen	: 90 SAE-pk bij 5000 t.p.m.
Max. koppel	: 14,5 kgm bij 3500 t.p.m.
Gewicht	: 155 kg. (compleet, zonder wisselbak)

B18D-motor, type 2 (onderdeelnr. 496820, in U.S.A.-uitvoering 496821)

PV 544 G Sport

Compressieverh.	: 8,7 : 1
Max. vermogen	: 95 SAE-pk bij 5400 t.p.m.

Overige specificaties als bij type 1.

Algemene informatie over B18-motoren:

Op de linker zijkant van de motor is de tekst "B18" ingegoten (bij de stroomverdeler), evenals de eerste vijf cijfers van het onderdeelnr. Het zesde cijfer is ingeslagen op een uitspringend vlakje. Even rechts daarvan is het motornr. ingeslagen.

De B18 is gemakkelijk te herkennen aan het **a-symmetrische** kleppendeksel met de ronde "hoeken" en aan het feit, dat de startmotor aan de linkerkant zit. Bij **oude** motoren zit de olievuldop **midden** op het deksel, bij jongere motoren voorop. Tot en met serie D een ouderwets uitziend **luchtfILTER** op de B18A: met verwisselbaar papier-element of met oliebad. Daarna de moderne platte pan met lange tuit.

De B18D-motoren zijn te herkennen aan de twee carburateurs met ronde luchtfilters. Oude filter-uitvoering hebben verwisselbare elementen en zijn soms rechthoekig.

Kleuren-schema B18-motor:

motorblok **helderrood**; kleppendeksel en olievuldop zijn ongeverfd (kunnen gepolijst of verchromd worden); radiatorvin **geel**; ophangbeugels van dynamo **zilverkleurig**; overig toebehoren **zwart**.

N.B.:

Alle hierboven behandelde PV- en Duett-motoren zijn **benzinemotoren** (vandaar de letter "B" in de naam!). Ze hebben **vier cilinders**, een onderliggende nokkenas met lange klepstoterstangen en kopkleppen.

B. CARBURATEURS**Carter-carburateur, type W-O 618 S (vroegste uitvoering) en W-O 618 SA (latere uitvoering)**

PV 444, chassisnrs. 1 t/m 55643, behalve 47863 - 48772

P 445

Op B4B-motor, 1e en 2e variant.

Valstroom-carburateur. Het verschil tussen beide typen bestaat uit de hoofdsproeier.

Zenith-carburateur, type 30 VIG - 9/C1412

PV 444, chassisnrs. 47863 - 48772 en 55644 - 88082

P 445

Op B4B-motor, 2e variant.

Valstroom-carburateur.

Zenith-carburateur, type 30 VIG - 9/C1412B

PV 444, chassisnrs. 88083 - 131918

P 445

Op B4B-motor, 2e en 3e variant.

Valstroom-carburateur.

Zenith-carburateur, type 34 VN

PV 444 L en LS (behalve Sport)
 P 445 met B16A-motor
 PV 544 A en B (behalve Sport)
 P 210 A en B
 Op B16A- en B16D-motor.
 Valstroom-carburateur.

Zenith-carburateur, type 36 VN

PV 544 C, D, E, F en G (behalve Sport)
 P 210 C, D, E, F, M en P
 Op B18A-motor.
 Valstroom-carburateur.

SU-carburateurs, type H2 (twee stuks)

PV 444 KS Sjuttio Sport
 P 445, speciale uitvoeringen
 Op B14A-motor.
 Horizontale stroom.

SU-carburateurs, type H4 (twee stuks)

PV 444 LS Attio-Fem
 P 445, speciale uitvoeringen
 PV 544 A en B Sport
 Op B16B-motor.
 Horizontale stroom.

*** SU-carburateurs, type HS6 (twee stuks)**

PV 544 C, D, E, F en G Sport
 Op B18D-motor.
 Horizontale stroom.

C. STARTMOTOREN**Auto-Lite, type MZ-4139 (6 Volt)**

Op B4B-motor, 1e variant, en 2e variant t/m motornr. 43004.
 Deze startmotor bezit een handstartknop.

Bosch, type EGD-0,6/6 AR 19 (6 Volt)

Op B4B-motor, 2e variant, vanaf motornr. 43005, en alle B16-motoren.

Bosch, type EDG-1/12 AR 37 (12 Volt)

Op alle B18-motoren.

D. DYNAMO'S**Auto-Lite, type GDZ-4821 A (6 Volt)**

Op B4B-motor, motornrs. 1 - 12096.

Auto-Lite, type GDZ-6001C (6 Volt)

Op B4B-motor, motornrs. 12097 - 43099.

Bosch, type LJ/GJM-160/6-1500R10 (6 Volt)

Op B4B-motor, motornrs. 43100 - 75219, uitgezonderd de nrs. 73049 - 74629.

Bosch, type LJ/GJM-160/6-1800R10 (6 Volt)

Op B4B-motor, vanaf motornr. 75220 en inclusief de nrs. 73049 - 74629.

IV.30

Bosch, type LJ/GG200/6-2300 R6.....7 (6 Volt)

Op B16-motor.

Bosch, type LJ/GG 240/12/2400 AR6 (12 Volt)

Op B18A-motor.

Bosch, type LJ/GG 240/12/2400 AR7 (12 Volt)

Op B18D-motor.

E. SPANNINGSREGELAARS

Auto-Lite, type VRP-4007 C2

Voor dynamo Auto-Lite GDZ-4821A.

Auto-Lite, type VRP-6003A

Voor dynamo Auto-Lite GDZ-6001C.

Bosch, type RS/UA 160/6/30 of 160/6/16

Voor dynamo Bosch LJ/GJM 160/6 1500R10 en 1800R10.

Bosch, type RS/UA 200/6/23

Voor dynamo Bosch LJ/GG 200/6 - 2300 R6.....7.

Bosch, type RS/VA 240/12/2

Voor B18-motoren.

F. STROOMVERDELERS

Auto-Lite, type IAT - 4006

Op B4B-motor, t/m nr. 94899, uitgezonderd 94538 - 94633.

Op B14A-motor.

Auto-Lite, type IGS - 4210

Op B4B-motor, nrs. 94538 - 94633, 94900 - 95185, 96634 - 96828.

Bosch, type VJU 4 BR9

Op B4B-motor, vanaf nrs. 96829 en inclusief de nrs. 95186 - 96633.

Bosch, type VJU 4 BR20

Op B16-motoren.

Bosch, type VJU (R) 4 BL33

Op B18-motoren.

G. BOUGIES

Op B4B-motor, 1e en 2e variant:

10 mm draad, opening 0,7 - 0,8 mm.

Bosch U175T3, Auto-Lite P6, Champion Y6, etc.

Op B4B-motor, 3e variant:

14 mm draad, opening 0,7 - 0,8 mm.

Bosch W175T4, Auto-Lite A7, Champion J7, etc.

Op B14A-motor:

14 mm draad, opening 0,7 - 0,8 mm.
Champion J6, etc.

Op B16A-motor:

14 mm draad, opening 0,7 - 0,8 mm.
Champion J7, etc.

Op B16B- en B16D-motor:

14 mm draad, opening 0,7 - 0,8 mm.
Champion J6, etc.

Op B18A- en B18D-motor:

14 mm draad, opening 0,7 mm.
Bosch W175T1, etc.

H. ACCU'S

Op B4B-, B14A- en B16-motor: 6 Volt, 85 amp./uur.

Op B18-motor: 12 Volt, 60 amp./uur.

I. WISSELBAKKEN**Type H1 (drie-bak met niet-gesynchr. één)**

PV 444A, chassisnrs. t/m 5077, uitgezonderd 4806, 4807, 4827, 4864-68, 4870, 4956, 4958-65, 4995-5004, 5055, 5058-59, 5061, 5064, 5066-67 en 5075 (deze hebben type H3).

Type H3 (drie-bak met niet-gesynchr. één), onderdeelnr. 45066

PV 444A, chassisnrs. 5078 t/m 11384, uitgezonderd 11302-304, 11339, 11343, 11362, 11366, 11374 en 11382 (plus de uitzonderingen bij type H1).
P 445 11, chassisnrs. t/m 215, uitgezonderd nr. 206.

Type H4 (drie-bak met niet-gesynchr. één), onderdeelnr. 45078

PV 444, chassisnrs. 11385 - 72000 (plus de uitzonderingen bij type H3).
P 44505, chassisnrs. t/m 657.
P 44506, chassisnrs. t/m 2720, uitgezonderd 2124-2173.
P 44511, chassisnrs. 206 en 216 - 3283.

Type H4 (drie-bak met niet-gesynchr. één), onderdeelnr. 254088

P 44505, chassisnrs. 658 - 1458.
P 44506, chassisnrs. 2124-2173, 2721-6884, 6886-6887.
P 44507, chassisnrs. t/m 1613.
P 44511, chassisnrs. 3284 - 3527.

Type H5 (drie-bak met niet-gesynchr. één), onderdeelnr. 254104

PV 444, chassisnrs. 72001 - 130562.

Type H5 (drie-bak met niet-gesynchr. één), onderdeelnr. 254115

P 44505, chassisnrs. 1459 - 2009.
P 44506, chassisnrs. 6885, 6888 - 8087.
P 44507 en 08, chassisnrs. 1614 - 2911.
P 44511, chassisnrs. 3528 - 3578.

Type H6 (drie-bak met niet-gesynchr. één), onderdeelnr. 254144

PV 444, chassisnrs. vanaf 130563 (behalve Sport).

PV 54403A, Standard.

PV 54405A, Special I.

PV 544, 11121B, Standard.

P 44505, chassisnrs. vanaf 3958.

P 44506, chassisnrs. vanaf 11504.

P 44507 en 08, chassisnrs. vanaf 7459.

P 44511, chassisnrs. vanaf 3761.

Type H6 (drie-bak met niet-gesynchr. één), onderdeelnr. 254147

P 44505, chassisnrs. 2010 - 3957.

P 44506, chassisnrs. 8088 - 11503.

P 44507 en 08, chassisnrs. 2912 - 7458.

P 44511, chassisnrs. 3579 - 3760.

Type M30 (volledig gesynchr. drie-bak)

PV 544 C, D, E, F en G, Favorit.

***Type M4 (volledig gesynchr. vier-bak), onderdeelnr. 254160**

PV 444 LS, Sport.

P 445, als alternatief voor type H6, onderdeelnr. 254144.

PV 54404A, Special II.

PV 54406A, Áttio-Fem I.

PV 54407A, Áttio-Fem II.

PV 544, 11132B, Special I.

PV 544, 11134B, Special II.

PV 544, 11234B, Sport.

***Type M40 (volledig gesynchr. vier-bak), onderdeelnr. 254197**

PV 544 C, D, E, F en G, Special en Sport.

P 210

11. DASHBOARDS EN STUURWIELEN

Type (a): PV 444 A
P 445, eerste serie

Het dashboard is altijd wit-groen van kleur, d.w.z. de handschoenenkastjes, het instrumentenpaneel, het "Volvo"-paneeltje en de bedieningsknoppen zijn van wit imitatie-ivoor, terwijl de rest van de voorzijde en de bovenkant lichtgroen zijn gespoten, evenals de overige metalen delen van het interieur.

De symmetrische indeling ervan is het meest in het oog lopende aspect van dit zeer aparte dashboard. Immers, het instrumentenpaneel zit niet recht voor de bestuurder, maar precies in het midden, terwijl zich aan weerszijden daarvan een handschoenenkastje bevindt!

Interessant is de aanwezigheid van handgas op deze wagen en voorts, dat de ruitenwissers gescheiden van elkaar kunnen worden bediend (twee knoppen).

De aansteker was een vorm van luxe en zat dan ook alleen op de Special-uitvoering. Ook verwarming was een niet standaard aanwezige luxe (en dat in Zweden!), die als accessoire kon worden aangeschaft en gemonteerd voor de voeten van de rijder. De snelheidsmeter heeft een bereik van 0 tot 140 km/u. Het bijbehorende **stuurwiel** is van het type (1), met een witte geribbelde rand; de claxonring is van aluminium en de knop is wit.

Type (b): PV 444 B t/m L
P 445, alle overige

Het dashboard is in de kleur van de wagen gespoten, evenals de rest van het interieur. Het handschoenenkastje en het radiopaneel zijn voorzien van verchromde panelen. Alle bedieningsknoppen zijn verchromd, behalve het witte geribbelde draaiknopje voor de instrumentenverlichting. Als de wagen een vacuüm-wisserinstallatie heeft, wordt deze niet bediend via een kleine verchromde trekknop, maar via een gekartelde grijze draaiknop.

Tot en met serie E (voorzover voorzien van een Carter-carburateur) bezit de wagen handgas en ook hier komt de aansteker niet voor op de Standard-uitvoering. Bij de B- en de C-serie zit de clignoteur-hendel rechts aan de stuurkolom, daarna links.

Pas in de K-serie werd het verwarmings/luchtverversingssysteem BV-6 standaard gemonteerd. Met ingang van de E-serie kon het als extra gemonteerd worden. Er bestaan verschillen in opschriften en functies tussen de vroege uitvoeringen en de latere varianten van het apparaat:

serie E

Fläkt - aanjager onderin
Luft - luchtinlaat
Temp - temperatuur
Defrost - aanjager voorruit

serie H-L

Främre - aanjager voorruit
Luft - luchtinlaat
Temp - temperatuur
Bakre - aanjager achter (extra te monteren)

Ook de schaalverdeling van de meetinstrumenten, alsmede de opschriften erboven, zijn niet voor alle modellen dezelfde. Zo bestaat de schaalverdeling tot en met serie H uit stippen en daarna uit blokjes.

Wagens, die uitgevoerd zijn naar Engels-talige landen, zijn in de regel geheel voorzien van Engelse teksten, waarbij de oliedruk wordt uitgedrukt in "pounds per square inch" (0-30-60). Bij continentale wagens luidt die in kilogrammen per vierkante centimeter (0-2-4). Bij de watertemperatuurmeter staan meestal als uitersten Warm en Koud aangegeven, maar soms ook een indeling in graden (-40-80-100-).

De snelheidsmeter heeft een bereik van 0 tot 150 km/u. Het bijbehorende **stuurwiel** is van het Type (2), met een grijs-groene (later ook lichtblauwe) geribbelde rand; de claxonring is half rond en verchromd, met in het midden een fraaie tekst achter een soort venster.

Type (c): PV 544
P 210

Het dashboard is aan de voorkant in de kleur van de wagen gespoten; de bovenkant is voorzien van een zwarte kunststoffen bekleding met verende vulling, die schok-absorberend is.

De snelheidsmeter heeft een bereik van 0 tot 160 km/u. voor de series A en B (beide met B16-motor!) en van 0 tot 180 km/u. voor de B18-uitvoeringen.

Typierend voor het B16-dashboard is bovendien dat de dagteller vaak de tekst "PV544" bevat (de teller kon als extra gemonteerd worden), dat de aansteker links van het asbakje zit en dat de knoppen 20 en 23 van plaats zijn verwisseld.

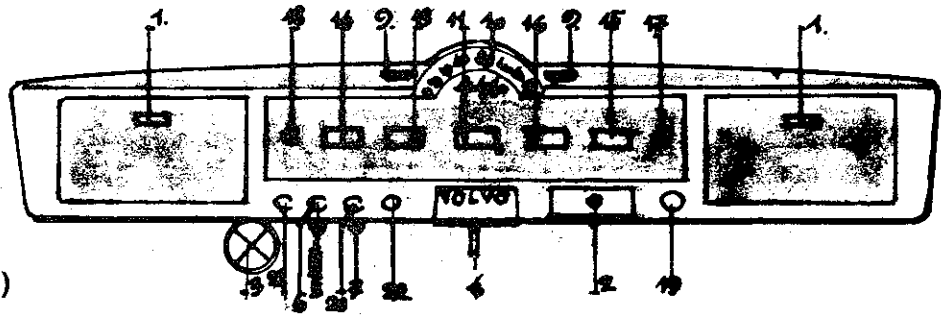
Het handschoenenkastje is voorzien van een slot.

Het bijbehorende **stuurwiel** is van het Type (3), met een zwarte geribbelde rand; de driekwart-ronde claxonring is verchromd en heeft een V-embleem onder een soort venster.

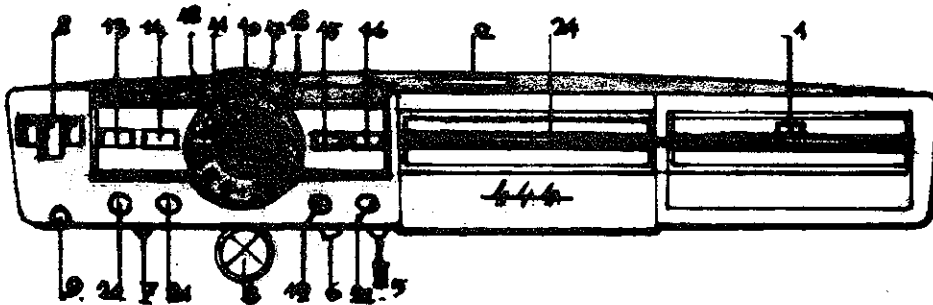
Verklaring van de cijfers in de afbeeldingen:

1. handschoenenkastje
2. asbakje
3. stuurwiel (alleen de plaats is aangeduid)
4. hendel voor de richtingaanwijzers
5. rolhoesketting
6. knop voor handgas
7. knop voor instrumentenverlichting
8. bedieningspaneel verwarming/luchtverversing
9. knop voor ruitewissers (ook sproeiers bij B18)
10. snelheidsmeter
11. kilometerteller
12. dagteller
13. oliedrukmeter of verklikkerlichtje
14. ampèremeter of verklikkerlichtje
15. watertemperatuurmeter
16. brandstofmeter
17. grootlicht-verklikker
18. richtingaanwijzer-verklikker
19. aansteker
20. choke-knop
21. knop voor verlichting
22. contactslot
23. aanjagerknop voorruit
24. radio-paneel

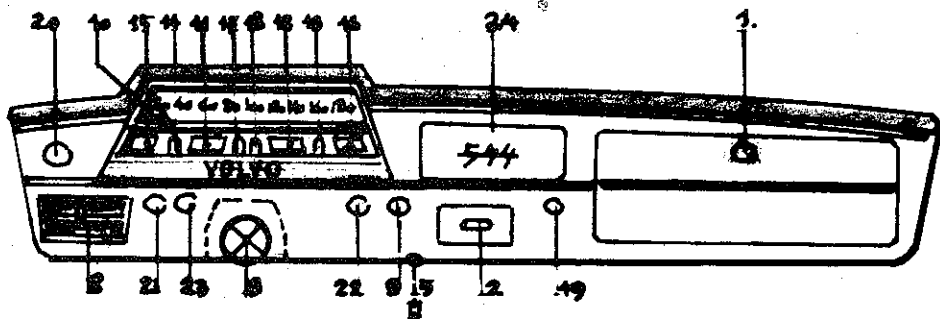
DASHBOARDS EN STUURWIELEN



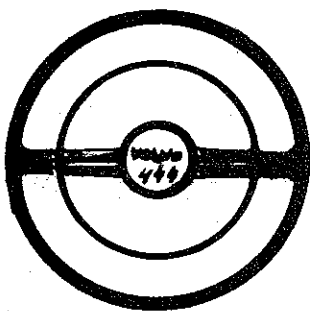
Type (a)



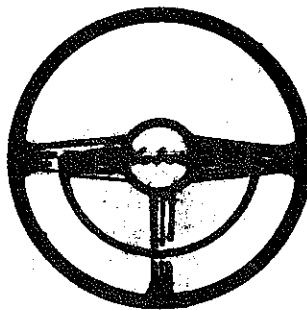
Type (b)



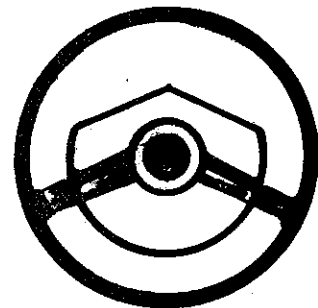
* Type (c)



Type (1)



Type (2)



Type (3) *

12. DIVERSEN

Hier worden die onderdelen van de wagen behandeld die zo op het oog weinig problemen opleveren, maar waarvan toch nog verscheidene varianten bestaan. Bij het origineel maken en houden van de wagen zijn natuurlijk ook deze details van belang!

(a) PORTIER- EN KOFFERBAK-KRUKKEN

PV 444 } P 445 }	met B4B- of B14A-motor	: ronde krukken
	Op alle overige wagens	: hoekige krukken

Zie de hiernaast opgenomen tekeningen voor het onderscheid: de hoekige, moderne krukken hebben scherpe zijanten en een plat stukje, waar de duim in past, terwijl de ouderwetse krukken geheel rond zijn.

Verschil tussen portierkruk en kofferbakkrak: de vierkante steel is bij de portierkruk 7,0 cm lang en bij de kofferbakkrak 3,5 cm.

(b) CRICK-STEUNEN

PV 444 A t/m E (alle "brillen")	: één crick-steun
Alle overige PV's	: twee crick-steunen

De **vorm** van die ene crick-steun is gelijk aan die van de steunen onder wagens met twee exemplaren.

De **plaats** van de ene crick-steun: onder de koker, precies ter hoogte van de dwarsbalk, waarop de stoelen staan. Uiteraard is dit punt alleen van belang bij "brillen", waarvan de kokers worden vernieuwd. De van fabriekswege aangebrachte crick-steun op het achterste koker-hoekstuk dient dan te worden verwijderd!

(c) DORPEL-RUBBERS

PV 444: met tekst "-444-"
PV 544: met tekst "Volvo"

De bedrijfswagens en combi's hebben **metalen**, roestvrije dorpelbeschermers, evenals de PV444 A en B.

(d) RUBBER VLOER- EN TUNNELMATTEN

PV 444 } P 445 }	met B4B- of B14A-motor	: roodachtige, later blauwe, matten
	In alle overige wagens	: grijze matten
PV 444		: voorste tunnelmat met tekst "-444-"
P 445 t/m 1957		: voorste tunnelmat met tekst "-445-"
Alle overige		: voorste tunnelmat met tekst "Volvo"

(e) VENTILATIE-RUITJES

PV 444 } P 445 } PV 544 A en B } P 210 } PV 544 (rest) }		hendeltjes met scherpe zijanten
		platte afgeronde hendeltjes

De ruitjes van de PV's zijn korter dan die in bedrijfswagens en combi's. Die van de PV 444 A en B zijn groter dan de ruitjes in latere series.

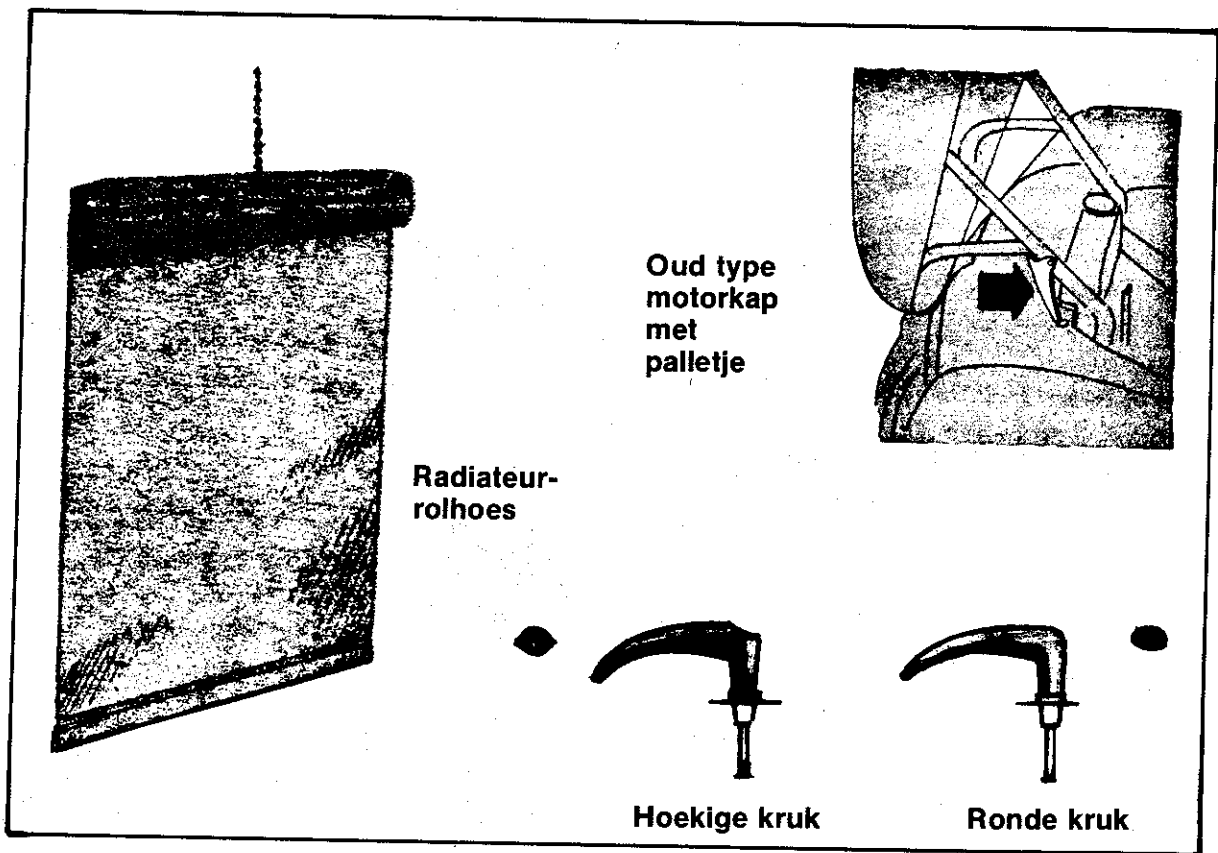
(f) KIST OF BAK VOOR RESERVE-WIEL

PV 444 A t/m E:	reserve-wiel horizontaal in houten kist
PV 444 H t/m L } PV 544 A t/m G }	reserve-wiel verticaal rechts in bak

Bij de eerste categorie (alle "brillen") is de vloer van de kofferbak geheel vlak. In het midden bevindt zich een platte houten kist met het reserve-wiel erin. Middenboven aan de voorzijde zit een rond gat (diameter ca. 10 cm) boven het ventiel. Linksvóór staat een grote, gebogen, metalen beugel (met een zware bout door de vloer bevestigd), die de band in de kist op zijn plaats houdt. In geval van nood wordt deze beugel opzij gedraaid en kan het wiel uit de kofferbak worden genomen zonder eventuele bagage te verwijderen!

Consequenties van deze constructie: door het ontbreken van de bandenbak hebben uitlaat en rechter bumpersteun een andere vorm. Let hierop bij het bestellen of zoeken van deze onderdelen!

Ontbreekt de kist, dan is het niet al te moeilijk om zelf een nieuwe te vervaardigen, daarbij geleid door de maten van het reservewiel. De kist wordt via enkele zelftappers met 4 beugeltjes aan de vloer vastgezet. Zie in hoofdstuk IX bij de prent van de kofferbakverlichting hoe zo'n oude 444 met kist en beugel er uitziet.



(g) MOTORKAPPEN

Wagens met B4B-, B14A- of B16-motor: kap met grote beugels, die **over** de grillebak heen naar beneden buigen. Karakteristiek is het **palletje**, dat dichtvallen voorkomt. Zie de bovenstaande tekening.

Wagens met B18-motor: kap met ander ophangingsysteem. De beugels lopen **door** de grillebak heen naar binnen en ze zijn verbonden met een zware, verticale **veer**, die door de grille heen te zien is. Het is deze veer, die bij een tekort aan smering het piepende-schuurdeur-effect geeft!

(h) GRILLE-BAK

Dit is de neus van de wagen, die de beide spatschermen aan elkaar verbindt. Er bestaan **twee typen** grillebak, corresponderend met de onder punt (g) genoemde indeling, meestal genoemd de "B16-grillebak" en de "B18-grillebak". Het verschil zit hem in de motorkap-ophanging en de uitsparing voor de radiator. Zie ook de punten (g) en (i).

(i) RADIATEUR

De B4B/B14A/B16-radiator is smal en dik en heeft de onderste slangaansluiting aan de linkerkant.

De B18-radiator is breder en dunner dan zijn voorganger en de onderste slangaansluiting zit rechts.

Zie ook de punten (h) en (g).

(j) RADIATEUR-ROLHOES

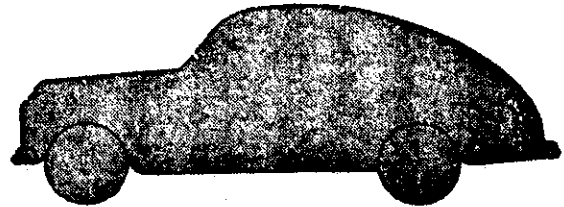
De rolhoes (zie de tekening op de vorige pagina) is een gordijntje in de grille-bak, vóór de radiator, dat middels een lange **ketting** via buisjes op de radiator en door het schutbord (links van de accubak) vanaf het dashboard te bedienen is. Door de rolhoes een eind op te trekken, wordt de radiator minder goed gekoeld door de rijwind en de motor is daardoor eerder op de bedrijfstemperatuur.

Vergeet men om daarna de rolhoes weer te laten zakken, dan zal de temperatuurmeter steeds verder naar rechts uitslaan, met alle kans op motorschade.

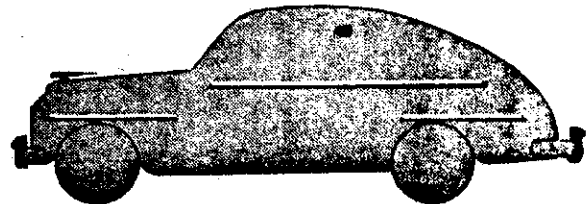
Analoog aan het onder (h) en (i) besprokene is de B18-rolhoes breder dan de B16-rolhoes. De bevestiging is simpel: twee zelftappers door het latje in de onder-zoom van het gordijn, bereikbaar door de grille weg te nemen.

(k) SIER-STRIPS

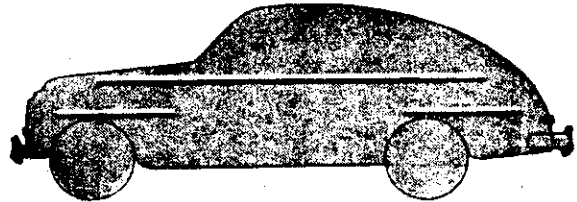
Type (a): PV 444, Standard; is geheel glad, dus zonder sierstrips.



Type (b): PV 444 A t/m K, Special en Sport; strips op spatschermen en hele zijkant (juist **boven** de ribbel); niet op de motorkap!



Type (c): PV 444 L, Special en Sport en alle PV 544's; strips op spatschermen, de hele zijkant (**onder** de ribbel), de motorkap en een kort stripje op het plaatwerk tussen portier en motorkap.



De strip-versiering van de P 445 en de P 210 is analoog aan die van de PV's. Altijd strip-loze spatschermen!

(I) RUITEWIS-INSTALLATIES

Voor het aandrijven van ruitewissers zijn door Volvo twee systemen toegepast. Er kan namelijk onderscheid worden gemaakt tussen vacuüm-installaties en elektrische installaties.

Vacuüm-installaties:

Deze werken op de onderdruk in het inlaatspruitstuk van de motor. Het alleen bij draaiende motor aanwezige vacuüm drijft de wissers aan.

Op het inlaatspruitstuk bevindt zich een grote, platte, koperen nippel met daaraan verbonden een rubber slang, die naar een membraan-huis midden onder het dashboard leidt. De onderdruk in de motor doet het membraan heen en weer gaan, waardoor twee stangen heen en weer bewegen die op hun beurt de asjes van de wissersarmen een draaiende beweging bezorgen. De "toegang" van de onderdruk tot het membraan-huis wordt geregeld met een draaiknop-plus-kabel, waardoor de wissers **trappeloos** instelbaar zijn van heel langzaam tot zeer snel, wat zeer plezierig is!

Een lastige bijkomstigheid bij vacuüm-installaties is, dat de wissers **niet met constante snelheid** heen en weer gaan. De onderdruk in het spruitstuk is namelijk afhankelijk van de mate, waarin de motor belast wordt, dus van de hoeveelheid gas, die men geeft. Vuistregel: hoe meer gas, hoe langzamer de wissers..... Bijzonder aardig, wanneer men snel even een voorligger wil passeren en de wissers door het gas geven bijna stil ziet vallen! De Volvo-rijders uit de vijftiger jaren mopperden hier dan ook terecht over.

Om dit probleem te ondervangen, kan als accessoire een z.g. "**vacuüm-tank**" gemonteerd worden. Dit is een vat van ongeveer 50x30x10 cm met afgeronde hoeken en 2 nippels erop (zie voor een afbeelding hoofdstuk VII). Meestal werd de tank opgehangen onder het rechter voorscherm en soms, als er ruimte voor is, in het motorcompartiment. De rubber slang van het spruitstuk loopt dan niet naar het membraan-huis, maar naar de ene nippel van de tank. Vanaf de andere nippel leidt dan een tweede slang naar het membraan-huis. Bij draaiende motor werkt de tank als een soort **buffer-voorraad** van onderdruk, waardoor de wissers, ook bij wisselende belasting van de motor, met praktisch dezelfde snelheid heen en weer blijven gaan. Deze tank vormt dus een belangrijke veiligheidsvoorziening! Het bewijs van de buffer-functie wordt duidelijk geleverd, wanneer de motor is afgezet: de wissers kunnen dan nog een tijdje hun werk doen, dankzij de inhoud van de tank.

Electrische installaties:

Het membraan-huis is hier vervangen door een kleine electro-motor, die bediend wordt via een trekknop op het dashboard. Het grote voordeel van een elektrische installatie is dat de wissers **altijd een constante snelheid** hebben.

Hieronder wordt uiteengezet welke installatie bij welke wagen hoort.

Type (a): PV 444 A
P 445, eerste serie.

Vacuüm-wis-installatie, waarbij iedere wisser afzonderlijk kan worden bediend! Daartoe bevinden zich twee geribbelde draaiknoppen boven op het dashboard, dicht bij de middenstijl.

Zie ook dashboard Type (a) in paragraaf 11.

Ruitesproei-installaties waren in die tijd nog geen gemeengoed. Men kon echter als accessoire een handpompje monteren (links onder het dashboard) dat gevoed werd door een reservoir rechts in de motorruimte (zie ook hoofdstuk IX).

Type (b): PV 444 B t/m K
P 445, alle overige met B4B-motor.

Vacuüm-wis-installatie, die met één knop beide wissers tegelijk bedient. De grijze, gekartelde draaiknop bevindt zich links op het dashboard.

Zie ook dashboard Type (b) in paragraaf 11.

Ruitesproei-installatie: zie bij het vorige type.

Type (c): PV 444 L
 P 445 met B16-motor
 PV 544 A en B
 P 210 A en B

Electrische wis-installatie (6 Volt) met trekknop. Zie voor de 544 en de 210 dashboard Type (c) in paragraaf 11 en voor de oudere wagens Type (b).
Ruitesproei-installatie: zie bij het vorige type.

Type (d): PV 544 C t/m G
 P 210 C t/m P

Electrische wis-installatie (12 Volt) met trekknop. Zie dashboard Type (c) in paragraaf 11.

Ruitesproei-installatie eveneens electrisch, met een op het reservoir gemonteerd motortje. De bediening vindt plaats via de trekknop van de wissers:
 half uitgetrokken = alleen wissen
 geheel uitgetrokken = wissen + sproeien

(m) BUITEN-SPIEGELS

Vroeger werden de wagens zonder buitenspiegel afgeleverd. Alleen de gesloten bestelwagens maakten hierop, vanwege het geringe uitzicht, een uitzondering. Op grond van de wettelijke bepalingen dient tegenwoordig echter elke PV en als personenwagen geregistreerde Duett minstens één buitenspiegel te hebben (de linker). Een tweede spiegel is toegestaan (rechts) en zelfs verplicht bij gesloten wagens en caravan-trekkers.

PV-spiegels: de oudste oplossing is tevens de mooiste, daar hierbij de voet van de spiegelsteel om de schuine bovenrand van het portier wordt geklemd, waardoor geen schroefgaten nodig zijn. Neemt u toch een schroefspiegel, versterk dan de portierplaat met een metalen strip.

DUETT-spiegels: staan op een schuin naar buiten gerichte lange steel op één of beide voorschermen.

Het spreekt vanzelf dat "sportspiegels" uit den boze zijn!

V. KLEUREN EN HUN CODES

Een restauratie kan pas geslaagd genoemd worden, wanneer de wagen er weer met een glanzende laklaag bijstaat. Niet zomaar een laklaag, maar lak in de kleur, die bij de wagen hóórt!

Vanaf de PV 444 L is gemakkelijk vast te stellen wat de juiste kleur is: onder de motorkap zit, rechtsboven op het schutbord, een plaatje, dat informatie verschaft over het type van de wagen (TYP), het chassisnummer (CH.NR), de bekleding (KLÄDSEL) en, wat hier van belang is, over de kleur van de wagen. Achter de tekst FÄRG/COLOUR staan enkele cijfers, die de **kleurcode** voorstellen. Iedere goede autospuitser kan met behulp van deze kleurcode exact de juiste samenstelling van de lak van een wagen bepalen.

Als u er aan twijfelt of de huidige kleur van uw wagen wel de originele kleur is, dan kunt u drie dingen doen om zekerheid te krijgen:

- (1) zoek in de kleurcode-tabel (op pag. V.5) de code van uw wagen op en kijk welke kleur erachter vermeld is;
- (2) kijk op verborgen plekjes van de wagen of de lakkleur daar afwijkt van die op het dashboard of aan de buitenkant (b.v. onder de achterbank of achter de bekledingsplaten tegen de zijwanden);
- (3) informeer bij de vorige eigenaar (of eigenaren) naar de originele kleur.

De kleuren van de PV 444

Bij oudere 444's ontbreekt vaak de kleurcode op het schutbordplaatje. Voor die gevallen biedt het op pag. V.2 opgenomen kleurenschema voor de PV 444 uitkomst.

De kleuren van de PV 544

Voor dit model is een kleurenschema opgenomen op pag. V.3. Het is bijgewerkt, voor zover de beschikbare informatie dat toeliet.

De kleuren van de combi's P 445 en P 210

Het kleurenschema voor de combi's is afgedrukt op pag. V.4. Mogelijk is het niet helemaal volledig. De volgende achtergrondinformatie moge echter als richtlijn dienen.

Bedrijfswagens (de vrachtwagentjes en de typen met gesloten bovenbouw) werden meestal in de grondlak opgeleverd of in de door de eigenaar gewenste kleur gespoten.

Gezinsuitvoeringen (glas rondom) werden tot circa 1962 vaak tweekleurig gespoten, d.w.z. dak en romp in de hoofdkleur en daartussen een lichte band rondom de ramen. Die lichte band is altijd grijsbeige. Er komen echter ook eenkleurige wagens voor.

N.B. De combi's van Zweedse en Noorse overheidsdiensten werden vaak gespoten in de kleur geel met zwarte voorschermen en grille-bak.

Kleurenoverzicht voor PV's en Duett's

In dit overzicht, opgenomen op pag. V.5, zijn per model alle ons bekende kleuren verzameld, waardoor een totaal-beeld is verkregen.

KLEURENSCHEMA PV 444

Serie	Uitvoering		Opmerkingen
	Standard	Special	
A	zwart x)	duifgrijs	x) int. grijsgroen
B	zwart x)	duifgrijs	x) int. grijsgroen
C	zwart x)	duifgrijs	x) int. grijsgroen
D	zwart x)	duifgrijs maroon-rood	x) int. grijsgroen
E	zwart x)	duifgrijs xx) maroon-rood metallic-rood	x) int. grijsgroen xx) in de loop van 1954 parelgrijs
H	zwart xx) zeegroen x)	parelgrijs maroon-rood California-wit x)	xx) int. grijsgroen x) alleen export
K	zwart zeegroen x)	parelgrijs maroon-rood California-wit zeegroen Rivièra-blauw nachtblauw	x) alleen export
L	zwart	maroon-rood California-wit robijnrood smaragdgroen nachtblauw goudbeige	

Zie voor de bijbehorende kleurcodes de kleurcode-tabel op pag. V.5.

N.B.: het is niet onmogelijk dat sommige buiten Zweden geassembleerde wagens in een afwijkende kleur gespoten zijn.

KLEURENSCHEMA PV 544

Serie	Uitvoering		Sport
	Standard of Favorit	Special	
A	zwart	nachtblauw goudbeige olijfgroen	robijnrood goudbeige olijfgroen
B	zwart	goudbeige olijfgroen leiblaauw	robijnrood goudbeige olijfgroen leiblaauw
C	zwart grijsbeige	leiblaauw lichtbruin mistgroen parelwit	robijnrood leiblaauw lichtbruin mistgroen parelwit
D	zwart grijsbeige	lichtbruin mistgroen parelwit grafietgrijs	robijnrood mistgroen parelwit grafietgrijs
E	zwart grijsbeige parelwit	parelwit grafietgrijs goudgeel blauwgroen	robijnrood parelwit grafietgrijs goudgeel
F	grafietgrijs	parelwit grafietgrijs lichtblauw donkerblauw	robijnrood parelwit grafietgrijs lichtblauw
G	grafietgrijs	parelwit grafietgrijs lichtblauw donkerblauw	zwart x) robijnrood parelwit grafietgrijs lichtblauw

x) Er is slechts één zwarte PV 544 G Sport gebouwd, namelijk de allerlaatste: chassisnummer 440000!

Zie voor de bijbehorende kleurcodes de tabel op pag. V.5.

KLEURENSCHEMA P 445 EN P 210

Model	Serie	Bedrijfswagens	Gezinsuitvoeringen (glas rondom)
445	alle	af fabriek in grijze grondlak of in de gewenste kleur	maroonrood parelgrijs robijnrood nachtblauw } met grijsbeige band
210	A	als 445	robijnrood nachtblauw olijfgroen leiblaauw } met grijsbeige band
	B	als 445	robijnrood nachtblauw } met grijsbeige leiblaauw, mistgroen, parelwit band
	C	als 445	robijnrood nachtblauw } met grijsbeige mistgroen, parelwit, grafietgrijs band
	D	als 445	parelwit, grafietgrijs, goudgeel, blauwgroen
	E	als 445	grafietgrijs, parelwit, lichtblauw, donkerblauw
	F	als 445	grafietgrijs, parelwit, lichtblauw, donkerblauw
	M en P	als 445	lichtgroen, donkergroen, lichtblauw, donkerblauw geel, parelwit

Zie voor de bijbehorende kleurcodes de tabel op pag. V.5.

KLEURCODE-TABEL VOOR PV's EN DUETT's

Code	Kleur	Zweedse benaming	Opmerkingen
19	zwart	svart	of : 6,16
20	parelgrijs	pärlgrå	of : 5,17
21	metallic rood	metallic röd	
31	nachtblauw	midnattsblå	of : 35
33	Rivièra-blauw	Rivièra-blå	
42	California-wit	California-vit	
43	rood + grijsbeige	röd + gråbeige	(= 46 + 65), of: 1,51
44	parelgrijs + gr.b.	pärlgra + gråbeige	(= 20 + 65), of: 3
45	nachtblauw + gr.b.	midnattsblå + gråb.	(= 31 + 65), of: 2,54
46	robijnrood	rubinröd	
47	smaragdgroen	smaragdgrön	
48	goudbeige	gyllenbeige	
56	olijfgroen	olivgrön	of: 68
65	grijsbeige	gråbeige	
67	leiblaauw	skifferblå	
72	lichtbruin	dovhjortsbrun	
73	mistgroen	dimgrön	
79	parelwit	pärlvit	
80	grafietgrijs	grafitgrå	
84	goudgeel	gyllengul	
85	blauwgroen	blågrön	
89	lichtblauw	ljusblå	of: 95
90	donkerblauw	mörkblå	of: 96
91	lichtgroen	ljusgrön	
94	donkergroen	mörkgrön	
97	geel	gul	
..	duifgrijs	duvgrå	of: 7
..	maroon-rood	maroon-röd	of: 8
..	zeegroen	havsgrün	

KLEURCODES PER MODEL

Kleurcode	PV 444	P 445	PV 544	P 210
19	X		X	
20	X			
21	X			
31	X		X	
33	X			
42	X		X	
43		X		X
44		X		
45		X		X
46	X		X	
47	X			
48	X		X	
56			X	X
65		X	X	X
67			X	X
68				X
72			X	
73			X	X
79			X	X
84			X	X
85			X	X
89			X	X
90			X	X
91				X
94				X
95				X
96				X
97				X
..	duifgrijs			
..	maroon	maroon		
..	zeegroen			

Upholstery rear side panel (no board)	1962-66	pair
Upholstery front chairs (2 seats+2 backs)	1962-66	pair
Upholstery rear seat (seat + back)	1962-66	set
Upholstery strip B-pillar strip (masonite + vinyl, not glued)	1962-66	pair

Following interior codes are available

37-194	Nougat vinyl, beige perforated vinyl (USA model)	544 C-D	1962-63
38-195	Red vinyl, red perforated vinyl	544 C-D	1962-63
39-196	Blue vinyl, beige perf. vinyl (blue replaced with-61 blue))	544 C	1962
40-197	Nougat vinyl, beige textile	544 C-D	1962-63
41-198	Light blue vinyl, light blue textile (vinyl=58-61 type)		1962
43-220	Grey vinyl, gray perforated vinyl (USA model)	544 C-D	1962-63
43-221	Red vinyl, red perforated vinyl	544 D	1962-63
44-222	Light grey vinyl, grey textile	544 D	1963
45-223	Red vinyl, red textile	544 D	1963
46-237	Grey vinyl, grey perforated vinyl (USA-model)	544 E	1964
47-238	Red vinyl, red perforated vinyl	544 E	1964
49-239	Grey vinyl, grey textile	544 E	1964
50-240	Red vinyl, red textile	544 E	1963
52-510	Dark red vinyl, red textile	544 F-G	1965-66
53-511	Black vinyl, grey textile	544 F-G	1965-66
55-513	Light blue vinyl, blue textile	544 F-G	1965-66

445 and 210 1958-61**FOLLOWING INTERIORS/CODES AVAILABLE**

Door panels with masonite/textile, vinyl	1958-61	pair
Upholstery rear side panel (with board)	1958-61	pair
Upholstery front chairs (2 seats+2 backs)	1958-61	pair
Upholstery rear seat (seat + back)(state low/high latch)	1958-61	pair
Upholstery rear seat wheel arch	1958-61	pair
Upholstery strip B-pillar strip (masonite + vinyl, not glued)	1958-61	pair
Upholstery strip above door (masonite + vinyl, not glued)	1958-61	pair

213-150	Black & red vinyl, salt'n'pepar textile
214-151	Beige & black vinyl, red textile with silver straipts
215-153	Red vinyl, grey-white striped textile
216-158	Red vinyl, grey-white striped textile
218-173	Red vinyl, grey-white striped textile
219-174	Red vinyl, grey-white striped textile

Upholstery rear side panel (with board)	1962-68	pair
Upholstery front chairs (2 seats+2 backs)	1962-68	pair
Upholstery rear seat (seat + back)	1962-68	pair
Upholstery rear seat wheel arch	1962-68	pair
Upholstery strip B-pillar strip (masonite + vinyl, not glued)	1962-68	pair
Upholstery strip above door (masonite + vinyl, not glued)	1962-68	pair

210 1962-68**FOLLOWING PARTS AVAILABLE**

Door panels with embossing/masonite	210 B-P	1962-68	pair
Upholstery rear side panel (with board)	210 B-P	1962-68	pair
Upholstery front chairs (2 seats+2 backs)	210 B-P	1962-68	pair
Upholstery rear seat (seat + back)	210 B-P	1962-68	pair
Upholstery rear seat wheel arch	210 B-P	1962-68	pair
Upholstery strip B-pillar strip (masonite + vinyl, not glued)	210 B-P	1962-68	pair

1945

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

VI. HET DEMONTEREN VAN DE WAGEN

Een wagen, die gerestaureerd wordt, zal uiteindelijk bij de **plaatwerker/spuiter** belanden. Deze vakman zal op verantwoorde wijze nieuwe stukken in het plaatwerk lassen, de oneffenheden weg-plamuren, de wagen schuren en tenslotte in zijn originele kleur spuiten. Vooral het **schuren** leidt er toe dat het vehikel van binnen en van buiten onder een dikke laag stof komt te zitten, terwijl ook het afdruipe schuurwater voor smerige witte vlekken zal zorgen. Wanneer er **gelast** moet worden, is het uiteraard verstandig om eerst alles, dat brandbaar of anderszins kwetsbaar is, uit de buurt van de te behandelen plaats te verwijderen!

Het zal na het voorgaande duidelijk zijn dat de wagen eerst geheel of gedeeltelijk **gedemonteerd** dient te worden. U kunt dit **laten doen** door de plaatwerker/spuiter (voordeel: gemakkelijk voor u; nadelen: het is een dure methode en bovendien zal een ander vaak minder voorzichtig met uw kostbare en vaak zeldzame onderdelen omspringen dan uzelf!) of u kunt het **zèlf doen**.

Iemand, die zelf zijn wagen demonteert (en later weer opbouwt!), berokkent zich daarmee schade: het kost hem veel vrije tijd. Voor de ware liefhebber is dit natuurlijk amper een punt van overweging! Er staan echter geweldige **voordelen** tegenover:

- u leert de wagen tot in de kleinste details kennen
- u levert een prestatie, waar u met voldoening op kunt terugzien (een prima vorm van recreatie!)
- u weet precies, waar de zwakke plekken zitten en wat er dus moet worden hersteld (de plaatwerker/spuiter kan u, wat dat betreft, geen "oor aannaaien"!)
- het zijn uw eigen man-uren en die zijn verreweg het goedkoopst!

Aangezien dit boek natuurlijk alleen maar door de ware liefhebber wordt gelezen, zal hierna worden beschreven, hoe de wagen systematisch "kaal" wordt gemaakt. Het spreekt eigenlijk vanzelf dat de vrij komende onderdelen keurig worden schoongemaakt en overzichtelijk en veilig worden opgeslagen.

Nooit vergeten: EERST DE ACCU-KLEMMEN LOSNEMEN !

A. DE VOORKANT

- blokkeer de achterwielen door de handrem goed aan te trekken, crick de wagen aan de voorzijde op, zet blokken of blokjes onder chassis (Duett) of draagarmen (PV) en verwijder de **voorwielen**. Wees voorzichtig met de wioldoppen en vergeet niet dat oudere 444's aan de linkerkant **linksdraaiende** wielmoeren hebben!
- maak de **bedrading** los die naar koplampen, stadslichten, claxon(s) en eventuele extra verlichting leidt. Koplamp/stadslicht-kabels kunnen het beste worden losgemaakt bij de steekverbinding linksvoor in het motorcompartiment. Trek de twee helften van het huis uit elkaar en duw met een kleine schroevendraaier het weerhaakje van het kabelschuifje opzij, zodat de kabel vrij komt. Doe dit voor de kabels voor grootlicht, dimlicht, stadslichten en clignoteurs. Schrijf op hoe het gezeten heeft en pas op dat het langwerpige stukje metaal, dat in het stekershuis de beide grootlichtkabels verbindt, niet zoek raakt!
- verwijder de **voorbumper**, het liefst met de bumpersteunen. Deze zijn elk met twee bouten bevestigd aan de uiteinden van de naar voren stekende "snippen" c.q. chassisbalken. Neem daarna de bumper uit elkaar en tracht daarbij te voorkomen dat de bouten met de verchromde kop gaan meedraaien! Achter de kop zit namelijk een vierkant stuk, dat in een vierkant gat van de bumper past. Na het meedraaien is het vierkante gat rond geworden, waardoor later de montage iets wordt bemoeilijkt (leg er in dat geval een veerring tussen).
- neem dan de **grille** los (zie voor de bevestigingspunten hoofdstuk IV, par. 2). De jongere grilles met chroomrand zullen weinig problemen geven, daar de schroeven in klemmetjes wegdraaien. Bij de oude spijlen-grilles draaien de schroeven echter rechtstreeks het metaal in en na zo'n 25 jaar vastgezet te hebben, voelen ze zelden iets voor goedschikse demontage! Het beste is dan om de kop van de schroeven met een boormachine weg te slijpen, zodat de onwillige grille verwijderd kan worden.

VI.2

- verwijder daarna enkele **kleinere onderdelen** van de grillebak: embleem-letters of naamstripje; de claxon(s); het roostertje vóór de luchtinlaat op oude modellen; de ketting van de radiator-rolhoes (maak de ketting los van het oog op de rolhoes en trek hem aan de dashboard-zijde helemaal in); de rolhoes zelf; de waterslangen, die van de radiator naar de motor lopen (tap eerst alle water af). Stop anti-stof-proppen in de vrijgekomen openingen van de motor!
- schroef de **voorstespat schermen** los. Dit klinkt simpeler dan het de eerste keer vaak is! Ieder scherm is met circa 14 schroeven bevestigd aan resp. de grillebak, het z.g. binnenscherm (de plaat tussen wiel en motorruimte) en de carrosserie. De schroeven aan het binnenscherm gaan doorgaans gemakkelijk los: zij draaien weg in klemmen. De schroeven aan de grillebak hebben soms een contra-moer, die vastgeroest is, maar de grootste moeilijkheden zullen zich voordoen aan de carrosserie-zijde! De contra-moer is namelijk aan de binnenzijde tegen het plaatwerk gelast en is dus niet gemakkelijk bereikbaar.
Advies: de carrosserie-schroeven hebben een Engelse maat. Gebruik daarom een **half-duims** ringsleutel of dop om onnodige schade aan de schroefkoppen te voorkomen!
Hulpmiddelen om onwillige schroeven aan het draaien te krijgen: kruipolie, cola of warmstoken met een vlam.
Vóór u begint, dient natuurlijk eerst de **spatlapsteun** met spatlap verwijderd te worden en het verdient ook aanbeveling om eerst de **stadslichten en koplampen** te verwijderen met de kabelstrengen, die er aan hangen. Indien nog gaaf, kan alleen de koplamp in het scherm blijven zitten.
- vervolgens wordt de **motorkap** losgemaakt van de beugels. De ophangingsbeugels kunnen aan de grillebak blijven zitten. Verwijder het sier-gedeelte van de voorkant en de emblemen van de zijkant (voorzichtig met de jongere emblemen, want de steeltjes breken snel af!). Verwijder aan de kant waar de kap op de carrosserie aansluit, de rubber c.q. canvas afdichtingsstrip en/of de beide korte canvas stripjes aan de zijkant en tevens het uit twee metalen stripjes bestaande veer-mechanisme.
- dan is de tijd aangebroken om de **radiator** uit te bouwen. Dit is een simpel klusje, dat slechts bestaat uit het losdraaien van de twee of vier schroeven, waarmee de radiator aan de grillebak is opgehangen, en het optillen van het (inmiddels droog staande!) beestje.
- de beide **binnenschermen** worden daarna losgeschroefd (twee kleintjes aan de grillebak en een grotere aan de "snip"), echter niet nadat alle zaken, die er in de motorruimte tegenaan geschroefd zijn, zijn losgemaakt. Dat kunnen b.v. zijn de luchtinlaatpijp, relais, kabeltros met stekerverbinding, verwarmingseenheid-beugel, aardverbindingen.
- het weghalen van de **grillebak** is daarna nog maar een fluitje van een cent: de hele bak staat in het midden op een stukje rubber en is met twee bouten verbonden aan de holle dwarsligger, die de uiteinden van "snippen" of chassisbalken aan elkaar verbindt.
- tenslotte worden **motor en schutbord** ontdaan van alles, wat maar los kan worden genomen.
Motor: kachelslangen (stop de gaten naar de motor dicht!), startmotor (niet bij B16, want dan zou ook het oliefilter er af moeten), dynamo met beugels, de radiatorvin, stroomverdeler, benzinepomp (leiding naar carburateur verwijderen), gasstang-mechanisme, carburatie met spruitstuk(ken).
Nogmaals: werk schoon en sluit alles stofdicht af!
Schutbord: accu met beugels en kabels, identificatieplaatjes, ruitensproeierreservoir, spanningsregelaar, evt. relais; bobine, zekeringenkastje, remoliereservoir en oliedrukaansluiting (444/445) los-vast zetten; verwarmingseenheid verwijderen (vier schroeven boven het koppelingspedaal; eerst luchtslangen losmaken); alle doorvoerrubbers naar binnen duwen.
- om de wagen wat mobieler te maken, kunnen nu de voorwielen, uiteraard zonder wieldoppen en sierringen, weer worden gemonteerd.

B. DE KOETS

- als eerste voorwerpen, die de spuiters in de weg zitten, worden de **ruitewissers** verwijderd. Eerst wordt voorzichtig het wisserblad losgehaakt van de arm en daarna komt de arm zelf aan de beurt: wrik hem stukje bij beetje met een schroevendraaier langs het asje naar boven, daarbij de kop van de arm zo haaks mogelijk op de as houdend (tegen de veerdruk in). Draai dan de grote moer een eindje los en zorg ervoor dat alles los-vast op zijn plaats zit.
- de **ruitesproeiers** worden uiteraard ook gedemonteerd. Trek onder het dashboard met draaiende beweging de waterslangetjes van de spuitkoppen en draai dan het beugeltje los dat de spuitkop op zijn plaats houdt. Daarna kan de "spuiter" er van bovenaf uitgetild worden.
- het wegnemen van de **dorpel-rubbers** (PV) of metalen dorpelbeschermers (Duett) komt neer op het geduldig hanteren van de kruiskop-schroevendraaier. Zit een schroefje erg vast, dan helpt het vaak als u met een hamer een tikje bovenop de schroevendraaier geeft, zodat de schroef "schrikt"!
- **de portieren** vormen een verhaal op zich.....
U kunt beginnen met het verwijderen van het lange stuk afdichtingsrubber dat rondom de hele deur loopt door het begin te zoeken (midden onder) en dan eenvoudigweg de hele sliert eruit te trekken. Hetzelfde geldt voor het korte stuk rubber-profiel aan de onderzijde. Onthoud goed in welke stand de rubbers in hun gootjes geklemd zitten! Ook de **deurkruk** kan verwijderd worden: duw de kruk wat naar binnen toe en trek dan met een smal buigtangetje (via het gaatje in de zijkant van de deur) de splitpen eruit. Lukt dat niet doordat de splitpen omgebogen is, dan kunt u er mee verder gaan, wanneer de binnenkant van de portieren wordt aangepakt (zie onder C. Interieur).
- ook de **uitklapbare zijruiten** krijgen een tijdje de vrijheid! Draai eerst de twee schroefjes aan de achterzijde los, waarmee de bedieningsknop tegen de zijwand is geschroefd. Vervolgens lost u de vier kruiskop-schroeven in de deurstijl en dan kunt u het hele raam er zo naar buiten toe uitlichten. Zorg dat u de twee kleine rubbers om de beide uitsteeksels niet kwijtraakt! Tenslotte haalt u het grote rubber uit zijn sponning (naar buiten toe) door het simpelweg met de hand of met een schroevendraaier van de metalen rand af te werken, waar het omheem klemt.
- als de wagen **sierstrips** bezit, dan dienen ook die allemaal weggenomen te worden. De lange strips zitten met vijf klemmetjes vast en de korte met twee. De klemmetjes hebben een smal en een breed stuk, waardoor ze vast blijven zitten in de daarvoor bestemde gaatjes in de carrosserie en schermen. De strips kunnen dan ook gemakkelijk met een schroevendraaier gelost worden. Pas op dat ze niet knikken of anderszins beschadigen! Het komt voor dat de uiteinden van sterk gebogen strips (vooral op de schermen) van binnenuit met een klemmetje + schroefje zijn vastgezet om lospringen tegen te gaan. Wrikken met de schroevendraaier is dan niet slim!
- dan wordt het tijd om de **bedrading** los te maken die aan diverse kanten de koets verlaat: naar achterlichten, mistlamp, achteruitrijlamp en kentekenverlichting. Bij de PV zit linksachter in de kofferbak een kroonsteen of stekerverbinding, waar het een en ander kan worden losgekoppeld.
- het verwijderen en demonteren van de **achterbumper** verloopt analoog aan de werkzaamheden aan de voorbumper. Laat ook hier de bumpersteunen, zo mogelijk, niet zitten.
- het **kofferbakdeksel** wordt ontdaan van zijn emblemen (heel voorzichtig de klemmetjes losdraaien!) en van de kruk. Deze laatste gaat los door aan de binnenzijde een schroef los te draaien die in een holte ligt.
Verwijder ook het (meestal uitgedroogde en half vergane) rubber uit de sponning van de kofferbak.
- **diverse kleine uitsteeksels** dienen van de romp te worden verwijderd, voor zover van toepassing. Te denken valt aan richtingaanwijzers, type "armpje" (444 A), de "Koekoek" (444 B/C), alle typen zijclignoteurs, "bereklaauw"-achterlichten (444 H/K), reflectoren, etc.

VI.4

- voor zover de **achterlichten** en hun kabelstrengen nog niet verwijderd zijn, kan dat nu gedaan worden, want nu worden de achterste spatschermen (PV) "kaal" gemaakt. Demonteer de achterlichten (zie hoofdstuk IV.3) en maak achterlichthuis of fitting met zachte hand vrij van het scherm. Wees bijzonder voorzichtig met de moeilijk te krijgen oude typen rubbers!

Verwijder de **anti-steenslag-rubbers** aan de voorzijde van de schermen door de rubber noppen met een schroevendraaier van achteren door de gaatjes naar buiten te duwen. Liever niet aan de voorzijde trekken, want dan is de kans groot dat de uitgedroogde noppen afbreken!

Het losnemen van de **spatlappen** en hun steunen wijst zich vanzelf.

Als laatste wordt de **pijp naar de benzinetank** behandeld. Draai de vuldop eraf en haal eerst het ronde rubber van de pijp. Vaak zitten boven in de pijp twee schroefjes, die hem verbinden met het scherm. De kunst is om ze eruit te schroeven zonder dat ze in de duistere diepten van de benzinetank verdwijnen! Tenslotte is er nog het stukje slang, dat het ontluchtingspijpje van de tank verbindt met de grote vulpijp. Verwijderen is voorlopig niet nodig. Draag er zorg voor dat er geen vuil of stof in de tank terecht komt. Onachtzaamheid kan u zuur opbreken in de vorm van een verstopt benzinefilter of een dienst weigerende carburateur!

- tenslotte worden de **achterschermen** losgeschroefd. Net als bij de voorschermen is hier sprake van twee soorten schroeven: grote grove zelftappers, die wegdraaien in klemmen en schroeven met aan de carrosserie gelaste contra-moer. Ook hier zal het halfduims ringsleuteltje bij de laatste categorie schroeven weer zijn diensten bewijzen!

C. HET INTERIEÛR

- u kunt beginnen met het wegnemen van de **vloerbedekking**. De cocosmatten zullen geen problemen vormen en de meeste rubber vloermatten ook niet. De mat, die de pedalen omsluit, is gemakkelijker te verwijderen, wanneer u de pedalen één voor één met de hand naar beneden duwt.

De beide rubber **tunnelmatten** zijn vaak met enkele speciale spijkers vastgezet, die er in de regel wel met een tang zijn uit te trekken. Verwijder het **stof-kapje** van de handremgreep (544 en 210) en tevens het **pook-rubber**, de ronde rubber hoes onder om het versnellingshendel. Hiervoor is het nodig om de knop van de pook te draaien. De eigenaar van een 444 of 445 zal nu ontdekken dat het tunnelgedeelte rond de pook demontabel is (z.g. **inspectieluik**), waardoor de versnellingsbak toegankelijk is zonder eerst onder de wagen vandaan gehaald te zijn!

- in het vooronder bevindt zich tegen de zijwanden een stevige **kartonnen plaat**. Deze kan worden weggenomen, nadat de vijf of zes schroefjes aan de zijde van het portier zijn losgedraaid.
- haal vervolgens **het meubilair** uit de wagen: eerst de fauteuils en daarna het bankstel. Steek uw handen tussen de zitting en de rugleuning van de bank en trek zo de onderkant van de rugleuning naar voren. Van boven haakt hij in twee uitsparingen in de achterwand. De zitting kan zonder verdere kunstgrepen worden opgetild en weggedragen.
- de **wandbekledingsplaten naast de bank** zijn aan de achterkant voorzien van klemmetjes, die in gaatjes in de zijwand geduwd zijn. Zowel bij de oudere als bij de recentere modellen is de wandbekledingsplaat ook nog met een **schroefje** aan de wand verankerd. Bij de 444 steekt dat schroefje door een uitstekend beugeltje en bij de 544 (let op!) bevindt dat extra schroefje zich heel geniepig **achter** het asbakje. Dus: bij alle wagens eerst de asbakjes verwijderen (bij de 444 naar boven trekken en bij de 544 uitklappen, de verende beugel naar beneden duwen en dan de asbak naar u toe trekken), vervolgens het extra schroefje losdraaien en tenslotte met een schroevendraaier (doekje ertussen om de lak te sparen!) de plaat stukje voor stukje naar voren trekken.
- de **vensterbankplaat onder de achterrauit** is in de 444 met schroefjes bevestigd en in de 544 met enkele rubber noppen, die uitmonden in de zoldering van de kofferbak. Duw ze voorzichtig met een schroevendraaier naar boven. Mocht er een luidspreker in

VI.5

of een ventilator **op** de vensterbank gemonteerd zijn, dan worden die, tesamen met hun bedrading, natuurlijk eerst verwijderd.

- dan komen de **portieren** aan de beurt. Schroef eerst de **armsteun** los. Daarna worden de beide hendels van raam en deursluiting verwijderd. Ook zonder speciaal gereedschap is dit geen onoverkomelijk probleem!

Achter de **hendel** zit een veer. Duw de bakolieten ring om de hendel tegen de veerdruk in tegen het paneel, totdat er in de steel een gaatje zichtbaar wordt met een pen erdoor. Deze pen moet er met een spijker uitgetikt worden, terwijl tegelijkertijd de ring met kracht wordt teruggeduwd. Dit vereist het bezit van circa vier handen, zodat u beter even een handlanger kunt inschakelen!

De **deurbekledingsplaat** is met het reeds bekende klemmetje-in-gaatje-systeem bevestigd en kan gemakkelijk verwijderd worden. Daarna is het binnenste van het portier bereikbaar geworden.

Neem eerst het (hopelijk!) aanwezige plastic of stuk **vetvrij papier** weg, dat het inwateren moet tegengaan. Draai dan de ruit in zijn onderste stand (even de hendel er weer opzetten) en schroef de raamdrager los van de kabel. Manoevreer vervolgens **ruit + drager** als één geheel onderlangs het portier uit.

Als volgende stap in het aftakelingsproces wordt de verticale **raamgeleider** verwijderd die ook langs het ventilatieruitje loopt. Hij wordt vastgehouden door een moerloze schroef in de platte bovenkant van het portier en verder door enkele schroefjes op het binnen-frame van het portier. Ook deze raamgeleider wordt onderlangs uitgenomen.

Het **bovenstuk van het binnen-frame** is uitneembaar. Draai daartoe alle schroefjes los die rondom grote ruit en ventilatieruitje lopen. De metalen "ovaal" + het ventilatieruitje worden als één geheel uit het portier getild. Tenslotte worden de z.g. "**snorren**" verwijderd, d.w.z. de harige, hoefijzer-vormige strips, waar de ruit tussendoor schuift. Ze zijn met piepkleine schroefjes bevestigd die bij de 544 ook het venstersierrandje vasthouden.

- wanneer de wagen in de loop van zijn bestaan in een afwijkende kleur gespoten is (zowel buiten als binnen), dienen er nog een paar dingen verwijderd c.q. losgemaakt te worden, opdat de spuitsel ook aan de binnenkant zijn gang kan gaan bij het wederom aanbrengen van de originele kleur (zie hoofdstuk V.).

het dashboard moet ontmanteld worden:

- schroef alle knoppen los en duw de **schakelaars e.d.** door het gat terug tot achter het dashboard;
- maak aan de achterzijde de beugels los waarmee het **instrumentenpaneel** bevestigd is en trek het hele paneel een eindje naar voren, zodat de randjes van de opening vrij komen;
- verwijder alle **sier-elementen**, zoals de met klemmetjes vastgezette lange sierstrip onder de zwarte bovenrand van het dashboard (544/210), het sierstripje op het handschoenenkastje (544/210), verchromde platen en emblemen (444/445), de "ivoren" elementen (444A), de eventueel aanwezige radio;
- aan de onderzijde van het dashboard worden de beugeltjes voor de **rolhoesketting** en het **handgas** (444) verwijderd, alsmede het knopje voor de instrumentenverlichting (444/445);
- van het **asbakje** worden het handvat en de versiering (444/445) verwijderd;
- tegen de voorruit van 444 en 445 bevinden zich twee lange **metalen strips**, die de luchtstroom van de aanjager naar de ruit leiden. Schroef ze los en pas daarbij op dat de draadklemmetjes en schroefplaatjes niet in de luchtsleuven vallen!
- links en rechts van het dashboard van 544 en 210 is een in de kleur van de wagen gespoten stuk metaal tegen de **raamstijl** geschroefd, dat ook verwijderd wordt. Aan de onderzijde is de binnen-raamstijl afgewerkt met een zwart gelakt plaatje, dat uiteraard ook tijdelijk weggenomen wordt;
- allerhande **biezen langs ruiten en portieren** zitten bij het spuiten van het interieur in de weg. Vaak zijn ze vastgezet met stoffeerdersspijkers, die zich gemakkelijk laten verwijderen;
- ook **het hemeltje** moet tijdelijk naar aardse sferen worden teruggehaald! Het is in feite een stuk doek, waar aan de achterkant enkele beugels doorheen zijn gestoken, zodat het òn blijft hangen òn gespannen zit. Die beugels lopen van links naar rechts en ze kunnen worden losgenomen, wanneer ze bereikbaar zijn gemaakt. Dit laatste geschiedt door de stof aan de zijkant voorzichtig los te werken. De randen van de doek

VI.6

zijn namelijk om een gekartelde strip heengeslagen die de stof vasthoudt. Als het hemeltje al beschadigd is, is het raadzaam om het bij het losnemen zo gaaf mogelijk te laten om op die manier een "mal" te hebben voor de nieuwe hemel! Natuurlijk werkt het plezieriger als vooraf de zonneklep(pen) en de plafondverlichting verwijderd worden...

- alle demontabele **verwarmingsdelen** worden uit het vooronder verwijderd.
- uit de kofferbak worden verwijderd het kartonnen tussenschot, wandplaat, reservewiel (met kist) en evt. bagage!

D. HET TECHNISCHE GEDEELTE

D.1 DE MOTOR

Onder A is in het kort aangegeven hoe de motor ontmanteld dient te worden. Alle kwetsbare delen, die bij het uittakelen in de knel kunnen komen, dienen te worden verwijderd, evenals alle leidingen en bedrading, die de motor met de carrosserie verbinden. Nogmaals, voorkom het binnendringen van vuil in de motor (kan veel geld gaan kosten!) door alle vrijkomende gaten met schone lappen af te dichten. Als het blok "kaal" en daardoor een stuk lichter is, dienen nog de volgende handelingen verricht te worden:

- zet het versnellingshendel in de neutrale stand (vergemakkelijkt het opnieuw monteren!), draai de vastgeschroefde voet los en trek de pook voorzichtig uit de bak. Stop de opening met een lap dicht.
- kruip onder de wagen en draai de kilometerstellerkabel los van de versnellingsbak. Verlies daarbij het pakkingringetje niet. Doe een lapje in het gat om wegstromen van olie te voorkomen.
- maak de aandrijf-as los van de versnellingsbak. Tik daartoe de borgplaatjes vrij van de moeren en draai deze los. Duw de wagen heen en weer om de as te draaien, waardoor de volgende moeren in het zicht komen.
- maak het koppelingsmechanisme los van het vliegwielhuis.
- draai naast de motor de twee grote moeren van de motorsteunen los.
- zet een crick onder de versnellingsbak en maak de bevestiging van de bak aan de carrosserie los.
- bevestig het takeltouw goed aan en om de motor, laat de versnellingsbak geleidelijk zakken en hijs voorzichtig de combinatie van motor + bak op.
- duw de wagen er onder uit en "parkeer" de motor.

D.2 REMMEN, GAS EN KOPPELING

Ontmantel het koppelingsmechanisme, dat geheel bestaat uit stangen, beugels, veren, rubbers, moeren en splitpennen.

De gasoverbrenging is al voor het grootste gedeelte gedemonteerd bij het ontmantelen van de motor. De rest ervan, inclusief het pedaal, levert weinig problemen op. Bij de 444 en de 445 is het gaspedaal met een bout scharnierend aan de vloer bevestigd, bij de jongere wagens hangt het pedaal.

Bij het remsysteem gaat het in eerste instantie om de hoofdremcilinder (tegen de binnenkant van de linker snip of chassisbalk gemonteerd) en de daarvan uitgaande leidingen, alsmede het kabeltje aan het remlichtcontact. Schroef de leidingen los en vang de olie op (agressieve vloeistof: niet op lak of rubber morsen!). Verwijder de leidingen tussen voortrein en hoofdremcilinder en maak de leiding los die naar achteren loopt. Evenzo de stang, die naar het rempedaal gaat. Zie voor de rest van het remsysteem bij Aandrijf-as en Achterbrug.

D.3 DE STUURINRICHTING

Allereerst wordt de claxonring losgemaakt van het stuurwiel, waaraan hij met een of meer schroeven bevestigd is. Daarna is het uiteinde (of begin!) van de claxonkabel zichtbaar, welke aan het andere einde de holle stuurstang via het stuurhuis verlaat. Maak de kabel daar los en trek hem via het stuurwiel naar buiten. Dan is het stuurwiel zelf aan de beurt. Tik met de hamer het borgplaatje rond de grote moer terug en draai

VI.7

deze eraf met ringsleutel 32. Trek het wiel -zo nodig zacht kloppend- er voorzichtig vanaf en zet moer en borgplaat weer op de stang om het kwijtraken van losse onderdelen te voorkomen. Demonteer daarna het huis met de richtingaanwijzereenheid: kabels los, hendel eraf en losschroeven. Tenslotte de beugel losschroeven waarmee de stang tegen het dashboard bevestigd is.

Daarna komt de beurt aan de eigenlijke stuurinrichting: het stuurhuis en de stangen, die voor de overbrenging naar de wielen zorgdragen. Maak eerst de drie spoorstangen los, welke met kroonmoer en splitpen bevestigd zijn. Niet los slaan, maar een trekker gebruiken! De ene pitman-arm kan aan het stuurhuis blijven zitten; de andere, die aan het hulpstuurhuis (rechts) zit, kan worden verwijderd.

Dan resteren nog de lange bouten, waarmee het stuurhuis aan de linker snip of chassisbalk is geschroefd. Wees voorzichtig bij het schoonmaken met benzine, daar de rubbers hier slecht tegen kunnen! Nu kan de combinatie van stuurhuis + stuurstang zonder moeite van de wagen verwijderd worden en daarmee is de hele stuurinrichting losgenomen.

D.4 DE VOORTREIN

Om de carrosserie snel "kaal" te krijgen, verdient het aanbeveling om de voortrein in zijn geheel onder de wagen vandaan te halen. Daartoe dienen de vier bouten, waarmee de motordraagbalk aan elke snip of chassisbalk vastzit, te worden verwijderd, alsmede de twee maal twee bouten van de stabilisatorstangbevestiging.

Zet van tevoren steunen onder de voorste holle dwarsbalk, verwijder de voorwielen en ondersteun de voortrein bij remtrommels en motorbalk. Na het losmaken kan de complete voortrein met twee man verplaatst worden en te gelegentijd verder gedemonteerd.

D.5 DE AANDRIJF-AS

Deze is bij het verwijderen van de motor al losgemaakt van de versnellingsbak-flens. Op dezelfde wijze moet hij aan de zijde van de achteras worden losgemaakt. Midden onder de wagen is de as in rubbers opgehangen. Maak ook hier de diverse bevestigingen los. Trek de as vervolgens uit de tunnel en behandel hem met voorzichtigheid. De aandrijf-as is namelijk uitgebalanceerd en gevoelig voor vervormingen waardoor hinderlijke trillingen kunnen ontstaan tijdens het rijden.

D.6 DE BENZINETANK MET LEIDING

Om de tank uit de wagen te kunnen halen, moeten uiteraard alle verbindende leidingen worden losgemaakt. Het gaat hier om:

- de leiding, die onder de wagen en de tank is geschroefd
- het ontluichtingsleidinkje, dat links in de kofferruimte met een rubber slangetje aan de tank zit (oudere typen). Bij jongere typen kan volstaan worden met het losschroeven van het beschermingsplaatje over de metalen leiding, eveneens links in de kofferruimte.
- de voelderdraad van de vlotter, waarmee het benzinepeil in de tank wordt gemeten, zit onder de ronde plaat midden op de tank en dient te worden losgeschroefd.
- de tankdop met rubber en vulpijp wordt verwijderd door het lossen van de klembanden om het canvans verbindingsstuk tussen vulpijp en tank.

Tracht het binnendringen van vuil in de tank te voorkomen door behoedzaam te werk te gaan en de openingen met doeken te dichtten.

Maak tenslotte de schroefjes los waarmee de tank in de kofferbak is bevestigd en til hem eruit.

Verwijder daarna de benzineleiding (en gelijk ook de remleiding) uit de tunnel van de aandrijf-as, na het losschroeven van enkele beugeltjes.

N.B.: Om de restauratie niet onnodig te vertragen, is het verstandig om tijdens het werk de neiging tot roken te onderdrukken!

D.7 DE ACHTERAS

Ook de achteras kan praktisch in zijn geheel verwijderd worden, zodat verdere demontage later kan plaatsvinden.

Enkele attentiepunten zijn:

- maak de handremkabel (het achterste, V-vormige gedeelte) los van de beugeltjes, waarmee hij tegen de bodem zit, want dan hoeven niet eerst de remtrommels verwijderd te worden.
- maak de remleidingen los
- maak de bovenste bevestiging van de schokbrekers in de kofferbak los
- maak veren en canvas uitslagbegrenzers los van de carrosserie
zet een crick onder de dwarsbalk vóór de benzinetank.

D.8 DE "DUETT"

Hoewel het demonteren van het technische gedeelte van een Duett in grote lijnen parallel loopt aan dat van de PV, zijn er toch een aantal duidelijke verschillen. Zo biedt de Duett de plezierige mogelijkheid om de carrosserie in zijn geheel van het chassis te verwijderen na het losdraaien van de nodige bouten.

Verder heeft de Duett geheel demontabele bladveren i.p.v. schroefveren en wijken de ligging en bevestiging van de diverse leidingen en de uitlaat af van die van de PV.

E. DEMONTAGE VAN EEN DUETT

Het nu volgende relaas is een gedeelte van het restauratieverslag van een P210 uit 1960. Hoewel niet volledig, geeft het toch een aardig inzicht in de te volgen werkwijze:

".....na aankomst van deze curieuze automobiel uit Zweden in het Hollandse laagland ben ik hem gaan uitkleden:

alle raamrubbers met een Stanley-mes opensnijden en zo de ruiten uit hun sponningen verwijderen (**fout 1**). Daarna alle deurrubbers verwijderen en in de vuilnisbak (**fout 2**). Al het houtwerk (de zijpanelen, de achterdeurpanelen, het paneel onder de achterbank, het lattenwerk op de achtervloer en tegen de rug van de achterbank) verwijderen en wegzetten; deurkrukken, sierlijsten, emblemen verwijderen, evenals koplampen, bumpers, grille, wioldoppen en motorkap.

De motorruimte totaal leegmaken (motor weg, bak en koppeling weg, kachel weg). Teken het schema van de zekeringkast op en verwijder deze. Electriche bedrading en de spanningsregelaar eruit, kortom: een totaal lege ruimte.

Binnenzijde: hemeltje eruit, deurpanelen, bekleding, vloermatten en dashboard-bekleding. Daarna uit de voordeuren de ramen, tochtraampjes en geleiders verwijderen....."

Toelichting op de in de tekst genoemde fouten:

- Fout 1:** voordat er in het sloopstadium delen worden vernield, moeten er nieuwe aanwezig zijn, dan wel probleemloos kunnen worden bemachtigd! Achterdeurraamrubbers van de P 210 bij voorbeeld, zijn moeilijk leverbaar.
- Fout 2:** bewaar oude delen zoveel mogelijk om te controleren of de nieuwe delen identiek zijn en, zo nodig, om te zien hoe het zat.

Als u het demonteren van de wagen grondig hebt gedaan, bezit u nu een "kale" carrosserie (al dan niet met een apart chassis) en een grote berg losse onderdelen. Natuurlijk bent u zo verstandig om al die onderdelen te reinigen en systematisch op te bergen. Zo kan het nooit kwaad om in iedere jampot met schroeven en moertjes een briefje te doen waar de herkomst op vermeld staat!

VII. HET SPUITKLAAR MAKEN VAN DE WAGEN

Over dit onderwerp kan erg veel gezegd worden. In principe kan veel werk door de doe-het-zelver worden uitgevoerd, maar om een goed resultaat te krijgen, is het toch aan te raden om de zo geheten "vakman" in te schakelen. Daarom wordt hier volstaan met een korte bespreking van de diverse bewerkingsfasen, die het voertuig nog moet doormaken. Uitgangspunt hierbij is een volledig gestripte wagen, waaraan letterlijk geen boutje of moertje meer te vinden is.

(a) reinig carrosserie, chassis en onderdelen:

bedenk dat alle werkzaamheden, die u zelf verricht, de hoeveelheid werk voor de vakman vermindert en dus uit financieel oogpunt voor u aantrekkelijk is!

Alle delen dienen te worden ontdaan van vet en vuil. Handige attributen hierbij zijn een plamuurmes, enkele schroevendraaiers voor de kleine hoekjes en gaatjes, een staalborstel en een bus met ontvettingsmiddel. Giet telkens een kleine hoeveelheid van het middel over in een blikje en gebruik een kwast(je) voor het reinigen. Wrijf de delen na met een doek om de laatste resten te verwijderen. Vooral bij motor, voortrein en tunnel kan de nodige vuiligheid letterlijk "weggeschept" worden! Ook dient alle wafelpapier, dat tegen het plaatwerk geplakt zit, afgestoken te worden. Dit is van belang voor het goed uitvoeren van de punten b en c (en misschien zit er nog onontdekte roest achter!).

(b) laat alle metalen delen staalstralen:

zoek een bedrijf, dat gespecialiseerd is in het "stralen" van metalen voorwerpen en waar men bereid is om met enige zorg het kostbare metaal van uw PV of Duett te behandelen.

De bedoeling is om alle onderdelen en carrosseriedelen, waarop zich roest en/of lakresten bevinden, tot op het blanke metaal te laten schoonblazen met een keiharde straal bestaande uit gritdeeltjes. Door roest zwaar aangetaste carrosseriedelen met gaten, zullen na de behandeling nog grotere gaten vertonen. Het grote voordeel is echter, dat alle "zieke" stukken plaatwerk verdwijnen en dat uitsluitend gezond en ontroest metaal overblijft. Dit vergemakkelijkt ook het werk van de lasser! Daar een voorwerp van blank en dus onbeschermd metaal in een vochtige omgeving al binnen een paar uur gaat roesten, zal de staalstraler direct na het stralen het blanke metaal bedekken met een grondlaag van zink-compound, die erop gespoten wordt. Meestal is dit in de behandeling begrepen en zo niet, dan moet u erop staan, dat het als extra wordt uitgevoerd.

(c) laat aangetast plaatwerk lassen:

probeer een plaatwerker te vinden die er plezier in heeft aan een min of meer zeldzaam geworden oude auto te werken.

Misschien is het nodig om nieuwe stukken plaatwerk in de oude carrosserie te lassen, zoals b.v. dorpelstukken en deurplaten, misschien kan volstaan worden met het inlassen van kleine stukken in het bestaande plaatwerk. Uit een oogpunt van originaliteit verdient het aanbeveling om niet onnodig hele stukken plaatwerk te vervangen, als met een betrekkelijk eenvoudige reparatie van het oude kan worden volstaan.

Enkele punten om in de gaten te houden (want niet iedere plaatwerker is op de hoogte met de kleine eigenaardigheden van oude Volvo's!):

- wanneer er een nieuwe dorpel onder het portier moet worden ingelast, moet het verticale lasnaadje gehandhaafd blijven
- wanneer bij vroege modellen PV 444 aan de dorpels gewerkt wordt, dient de enkele cricksteun (onder de stoelbalk) gehandhaafd te blijven, c.q. weer aangebracht te worden. Bij nieuw plaatwerk zitten de cricksteunen namelijk op de verkeerde plaats (het is 544-plaatwerk!). Verwijderen dus.

N.B.: kies altijd de beste oplossing en laat u niet verleiden tot lapmiddelen, want die zult u later betreuren! Natuurlijk wist u al dat het woord "polyester" bij een goede restauratie niet voorkomt.....

VII.2

(d) plamuren, schuren en spuiten:

dit is werk voor de vakman. Het succes van de restauratie staat of valt met een goede uitvoering van deze fase! Laat zo weinig mogelijk plamuur aanbrengen. Beter is het om zo goed mogelijk uit te deuken en om lasnaden zo vlak mogelijk af te slijpen.

Ook hier geldt dat het verticale lasnaadje onder de portieren zichtbaar moet blijven. Voor de correcte lakkleur zij verwezen naar hoofdstuk V, waar de kleuren van alle modellen en uitvoeringen zijn vermeld.

Evenals in hoofdstuk VI volgt hier ter afsluiting een uittreksel uit het **restauratieverslag** van een Duett uit 1960:

".....de verlengde dorpels gecontroleerd. Links: slecht, dus uitgesneden. Wielbakranden aan de bovenzijde: goed. Achterplaten en achterlichtplaten: rot, dus eruit. Nieuwe platen met CO₂ ingelast.

Na de bekende bewerkingen, zoals afslijpen van lasnaden, uitdeuken van kleine deukjes, plamuur-behandeling, spuitplamuur en in de grondverf spuiten, ging de wagen de spuitcabine in (attentie).

Na het drogingsproces (onder 80°) de tectyleer-ruimte in, de auto-ambulance op en naar huis.....".

Toelichting op het in de tekst genoemde attentiepunt:

Attentie: zorg ervoor, dat tijdens het spuiten de motorkap los is van de auto. Immers, ook het gedeelte van het front, dat bedekt wordt door de motorkap, moet worden meegespoten zonder dat een afscheiding zichtbaar is.



Twee auto's, twee uitersten.....
Een liefhebber doet er alles aan om te voorkomen dat zijn wagen eindigt als de rechter PV !
(Foto: Koos Valkenburg, 1980)

VIII. HET OPBOUWEN VAN DE WAGEN

Een bekend grapje luidt: "het opbouwen (of afbouwen, zo u wilt) is gelijk aan het afbreken, maar dan in omgekeerde volgorde!"

Voor een groot deel gaat dit gezegde wel op. Wanneer u ordelijk en systematisch bent te werk gegaan bij het demonteren en spuitklaar maken van de wagen, dan bent u als regel ook in staat om het opbouwen tot een goed einde te brengen.

Voordat het opbouwen begint, zijn natuurlijk alle in aanmerking komende onderdelen gereviseerd (nieuwe bussen en rubbers, etc.). Voor zover noodzakelijk, zijn ook de motor, de wisselbak, de carburatie en de achteras weer bedrijfszeker en gezond gemaakt, terwijl ook het koppelingsmechanisme en het remsysteem niet aan de aandacht zullen zijn ontsnapt!

Vaak blijkt een **onderdelenboek** (of kopieën van een gedeelte ervan) van onschatbare waarde te zijn als hulpmiddel bij het monteren. De gedetailleerde tekeningen tonen duidelijk de preciese plaatsing van elk veertje, ringetje, rubberetje enz.

Voor de juiste werkwijze bij het monteren is het eveneens door AB Volvo uitgegeven **werkplaatshandboek** erg nuttig. Dat bestaat uit vele kleine deeltjes in een ringband. Ieder deeltje van het handboek is gewijd aan een bepaald aspect van de wagen: de motor, het remsysteem, de carrosserie, etc.

Als voorbeeld van de wijze, waarop een wagen afgebouwd kan worden, volgt hierna het resterende gedeelte van het restauratieverslag van een Duett uit 1960. Ook in de hoofdstukken VI en VII zijn delen van dit verslag opgenomen. Bijzonder lezenswaard is het fragment, dat gaat over het repareren en monteren van de stoelbekleding en het hemeltje!

Restauratieverslag van een Duett

".....voordat het opbouwwerk begon, eerst een voortreinrevisie: vernieuwen van fusees, boven- en onderbussen, alle rubbers enz. Toen begon het eigenlijke opbouwen: eerst de motor erin. Deze had al een uiterlijke opknopbeurt achter de rug: hij was weer mooi rood en de vriesplaatjes zilvergrijs. Optuigen van de motor: spruitstuk aansluiten, evenals carburatie, benzinepomp en ontsteking. Monteren van kachel en radiator, die beide weer als nieuw waren gespoten, zwart natuurlijk! Monteren van nieuwe waterslangen (**attentie 1**) en nieuwe kachelslangen. Daarna de ruitesproeier-installatie, claxons, verlichting, rolhoes voor de radiator.

De spatborden kunnen nu worden gemonteerd; daarin polyester koplampkuipen (**fout 1**). De richtingaanwijzers/stadslichten, nadat ik de bumpers had gemonteerd (**fout 2**). Toen kon de grille worden bevestigd. Daaromheen had ik spatbordbies gemaakt (**attentie 2**).

"De sierlijsten konden worden bevestigd met nieuwe Volvo-sierklemmen (**attentie 3**). Ook werden de gepoetste motorkap-ornamenten bevestigd. Alle ramen werden omrand met nieuwe raamrubbers. De sierlijst in de voorruit heb ik achteraf aangebracht (**attentie 4**). Hierna heb ik alle nieuwe deurrubbers ingelijmd met Bison-kit (**attentie 5**).

Toen kreeg het binnenwerk een beurt.

De triplex achter-zijpanelen en achterdeurpanelen heb ik nieuw gemaakt: de oude platen afgetekend op nieuw triplex en met de figuurzaag uitgezaagd. De randen van de nieuwe panelen heb ik versterkt aan de achterzijde met breed linnen plakband (een soort Leukoplast). Het lattenwerk achterin heb ik bij een timmerman laten vlakken en twee maal met parket-lak behandeld.

VIII.2

Vernieuwen van het hemeltje:

verwijder de beugels, waaraan het hemeltje hangt, uit hun geleiding, maar teken de volgorde aan. Leg het oude hemeltje nauwkeurig uit op nieuwe stof en knip op deze manier een nieuw hemeltje uit. Naai op de juiste afstand nieuwe beugelgeleiders op en stik een zoom in het geheel, zoals ook in het oude hemeltje zat. Nu is het werkstuk klaar voor bevestiging: eerst de beugels inbrengen op volgorde en daarna worden ze in de daarvoor bestemde gaten in het dak van de auto geklemd. De lange veer in de zoom van de hemel had ik al ingebracht. De uiteinde hiervan bevestigen in de daarvoor bestemde gaten.

Vanuit het midden boven de achterdeuren beginnen we de stof achter de panelen te werken: daar bevinden zich een soort weerhaakachtige, puntige uitsteeksels, waarachter de zoom van het hemeltje zich met de veer vastklemt. Zo gaan we naar voren. Bij de voorportieren is het uit met de pret. Eerst moeten we nu het hemeltje boven de voorruit bevestigen: hier zit een metalen strip met weerhaken, waarachter het hemeltje wordt bevestigd. Nu zit ze al strak, behalve boven de voorportieren. Daar zit in de dak- en deurstijlrand een kunststof-strip, waaraan de stof bevestigd kan worden door middel van ordinaire nietjes. Hier overheen komt een hardboard-lijst, bekleed met skai en vastgezet met kleine koperen spijkers.

Het vernieuwen van de stoelbekleding:

maak de rugleuning los van de zitting. Omdat de procedures voor zijpanelen, achterbank, zitting en rugleuning van de voorstoelen nagenoeg identiek zijn, zal ik alleen de rugleuning beschrijven:

de bekleding zit aan de onderzijde vastgeklemd met een aantal metalen klemmetjes. Buig deze open met twee tangen en verwijder de lange stalen pennen uit de zomen van de stof. De achterzijde van de bekleding wordt eveneens door een stalen pen op 2/3 van de hoogte in model gehouden. Deze pen is ook eenvoudig te verwijderen. De hoes kan nu van het leuninglichaam worden afgehaald.

Met een zeer scherp mesje worden daarna alle naden opengetornd. De zo verkregen losse onderdelen aftekenen op nieuwe stof en uitsnijden. Neem van de stof de maten vooral niet te ruim (liever iets te krap), dit in verband met het rekken van de stof. De mooie ronde ribben, die langs de naden lopen, vernieuwen we als volgt: snij strips op lengte af van de skai-stof. Smeer ze licht in met Bison-kit en lijm daarin het touwachtige spul, dat bij het demonteren uit de oude strips kwam. Nu kunnen de delen met een naaimachine aan elkaar worden gemaakt.

Zorg er wèl voor, dat de zo ontstane nieuwe hoes strak om het leuninglichaam moet komen. Neem anders de stof rustig nog iets in.....".

Toelichting op de in de tekst vermelde fouten en attentiepunten:

- Fout 1:** hoewel polyester koplampkuipen niet kunnen roesten, levert het vaak problemen op om de sierrand mooi te bevestigen.
- Fout 2:** bevestig de clignoteurs nooit aan de hand van de hoogte van de bumper. Deze hoeft niet altijd horizontaal te zitten. Maak daarom altijd van het oude scherm een mal om de juiste gat-positionering te vinden.
- Attentie 1:** nieuwe waterslang van Gates wordt vanaf de rol geleverd.
- Attentie 2:** de meningen omtrent bies rond de grille zijn verdeeld. Hoewel niet origineel, kan op deze manier de grille nooit meer trillen tegen front of scherm.

VIII.3

- Attentie 3:** mogelijk zijn van andere automerken kunststof-klemmen leverbaar die aan te bevelen zijn boven stalen klemmen.
- Attentie 4:** breng de sierlijst van de voorruit altijd in het rubber op het moment, waarop het rubber om de ruit wordt aangebracht en niet achteraf, als de voorruit al is bevestigd.
- Attentie 5:** liever had ik andere lijm gebruikt (achteraf gezien!). Oriëntering op dit gebied vooraf is raadzaam.



**Een parelwitte PV 544 D uit 1963.
(Foto: Anders Gustafsson, 1980)**

Fordonsägarens ex.

Fordonslag P	Fabrikat, Typ Volvo P 54405A	Årsmode 1958	Registreringsnummer EEC 743-7
Exp. den	Sign.	Tidigare föreläggande eller körförbud Datum Nummer	Modellkod V0502
<input type="checkbox"/> Hk			Chassinummer 229801
<input type="checkbox"/> TSV-RA			Förriktning*) BY
<input type="checkbox"/> Ls			Vägmätarställning 10302 km
<input type="checkbox"/> Mil.reg.		<input checked="" type="checkbox"/> För ovanstående fordon har meddelats godkännande	AB SVENSK BILPROVNING
<input type="checkbox"/> B-instr.		<input type="checkbox"/> föreläggande om ny besiktning senast 197	UCCERALLA 77-03-29
<input type="checkbox"/> L-bevis		<input type="checkbox"/> körförbud <input type="checkbox"/> Ny besiktning erfordras	<i>[Signature]</i>
<input type="checkbox"/> K-intyg			

Ny besiktning, som förelägs inom en månad efter en fullständig besiktning, d.v.s. senast **77-03-29** omfattar normalt endast de detaljer som fått anmärkningar och utföres då till lägre avgift.

Sign. MAJA	Avgift 60,-	Dräv mervärdeskatt	Beläp.
Intern kod		1	2
		3	4
		5	6
		7	8

Pos.	System/Komponent	Pos.	System/Komponent	Pos.	Anmärkningar	Bedöm.
	STOMME		STYRSYSTEM	7.6	<i>Vän. skadad</i>	1
1.1	Sidobalk	5.1	Styrel	6.6	<i>Stjänskydd vän. sidorna</i>	1
1.2	Tvårbalk	5.2	Styrväxel	4.2	<i>Bromstrummar lösa</i>	1
1.3	Golv	5.3	Övrigt	2.8	<i>Länkararm hö. un. rostskadad</i>	1
1.4	Övrigt		KAROSSERI	6.2	<i>Vän + hö. bak inre rostskador</i>	1
	HJULSYSTEM	6.1	Dörr	7.4	<i>Hö. högt</i>	1
2.1	Däck	6.2	Skärm	4.3	<i>Liten</i>	1
2.2	Hjulbalans	6.3	Vindruta			
2.3	Hjullager	6.4	Bilbälte			
2.4	Spindelled	6.5	Lastutrymme			
2.5	Länkarmslagring	6.6	Övrigt			
2.6	Fjäder		KOMMUNIKATION			
2.7	Stötdämpare	7.1	Vindrutetorkare			
2.8	Övrigt	7.2	Vindrutespolare			
	DRIVSYSTEM	7.3	Backspegel			
3.1	Motor mekaniska delar****)	7.4	Strålkastare inställning			
3.2	cylinderbalans****)	7.5	ljusbild			
3.3	Bränslesystem	7.6	reflektor			
3.4	Avgassystem	7.7	glas			
3.5	CO-halt/Röktäthet	7.8	rengörare			
3.6	Startsystem	7.9	Parkeringsljus			
3.7	Kylsystem****)	7.10	Baklykta			
3.8	Erförsörjning	7.11	Skyttykta			
3.9	Kraftöverföring	7.12	Stopplykta			
3.10	Övrigt	7.13	Reflex			
		7.14	Körriktningsvisare			
		7.15	Signalanordning			
		7.16	Övrigt			
4.1	Färd broms fram		INSTRUMENTERING			
4.2	bak	8.1	Hastighetsmätare			
4.3	rörelsereserv	8.2	Oljetrycksindikator****)			
4.4	Bromsrör	8.3	Övrigt			
4.5	Bromsslang		ÖVRIGA ANORDNINGAR			
4.6	Park.broms verkan	9.1	Släpvagnskoppling			
4.7	rörelsereserv	9.2	Övrigt			
4.8	Övrigt					

*) Stag av besiktning. Se omstående sida.
 **) 1=påpekande 2=ny besiktning erfordras 3=körförbud.
 ***) Bedömning vid NBC-kontroll. Se omstående sida.
 ****) Ingår endast vid NBC-kontroll.

20 III 77 341A *20-60-

1470

Se föreskrifterna på omstående sida!

In Zweden kent men al lange tijd een verplichte jaarlijkse autokeuring. Deze toen 18 jaar oude PV werd weer voor een jaar goedgekeurd, ondanks enige kritische kanttekeningen.

IX. ORIGINELE PV-ACCESSOIRES

Er bestaan nogal wat mensen, die de neiging hebben om hun wagen te "verrijken" met tal van accessoires, zoals metertjes, schijnwerpers, etc. Soms lijkt het wel: hoe meer, hoe liever! Na het voorgaande hoeft het geen betoog meer, dat een dergelijke **versierdrift** er zeker niet toe bijdraagt om een klassieke wagen als de PV waardevoller of mooier te maken!

Mag er dan helemaal niets aan de wagen worden toegevoegd, dat hem doet afwijken van de staat, waarin hij destijds de fabriek in Göteborg verliet? Zeker wèl!

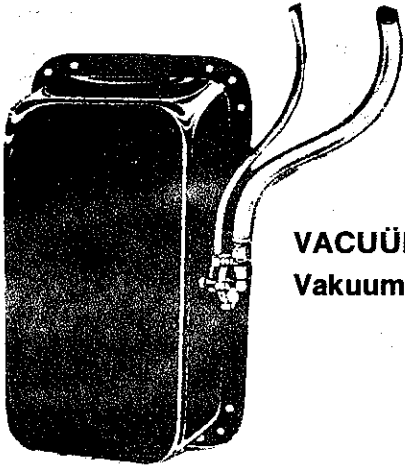
Er bestaan namelijk ook nog de z.g. "**originele accessoires**". Dit zijn nuttige en/of verfraaiende artikelen, die vroeger door AB Volvo zelf werden aanbevolen en verkocht. Ook kunnen het artikelen zijn die speciaal als accessoire voor de "katterug" zijn vervaardigd door anderen dan AB Volvo. Door hun zeldzaamheidswaarde alleen al, zijn ze het verzamelen en bewaren meer dan waard!

Een wagen, die met één of meer van deze originele extra's is uitgerust, wint daardoor meestal nog aan waarde. Ook hier geldt, dat de eigenaar met smaak tewerk moet gaan en zich moet hoeden voor overdrijving om het beruchte "**kerstboom-effect**" te vermijden!

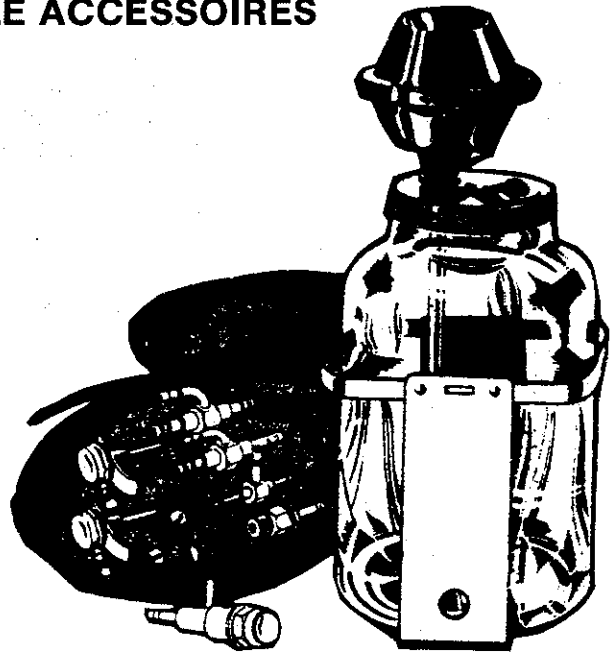
Hieronder volgt een (niet complete) opsomming van originele accessoires voor PV en Duett, voorzover mogelijk met het onderdeelnummer, waaronder ze destijds in de handel waren. De afbeeldingen zijn ontleend aan een bestelboekje voor 444-extra's uit 1953, genaamd "**Ökad trivsel i bilen med Volvo tillbehör**". De specialiteiten voor de 544 zijn voor het merendeel ontleend aan een prijslijst uit 1963.

- **achteruitrijlamp** 544 (rechthoekig, verchromd) - 279251
te monteren op de bumper bij het linker achterlicht
- **kofferbak- of motorruimteverlichting** 544 - 279894
- **kofferbakverlichting** 444 - 79367
is identiek aan de kentekenplaatverlichting!
- **bagage-rek** in kofferruimte 544 - 277151
- **benzinetankje** (6 liter) in holte reservewiel 544 - 277012
- **boodschappens-rek** in interieur 544 - 013188
- **brandstoftankdop-met-slot**, zes-kantig, "Volvo" erop - 279716
- **imperiaal** 210 - 277300
- **imperiaal** 544 - 277278
- **mandje op tunnel** tussen voorstoelen 544 - 279141
- **slaapwagen-set** 444/544 (set steunen voor de stoelen) - 79772
- **ventilator** voor schoonblazen achterraut 444 - 96466
- **ventilator** voor schoonblazen achterraut 544 (12 V) - 277177
- **kussen** 444 met tekst, rood of blauw - 79425/6
- **deken** 444 in foudraal met tekst - 79352
- **bermlamp** 444 (slechts één ex. monteren!) - 79294
staat rechts op voorbumper en schijnt naar rechts

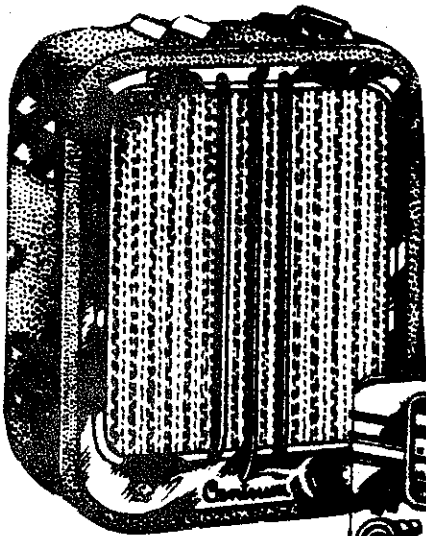
ORIGINELE ACCESSOIRES



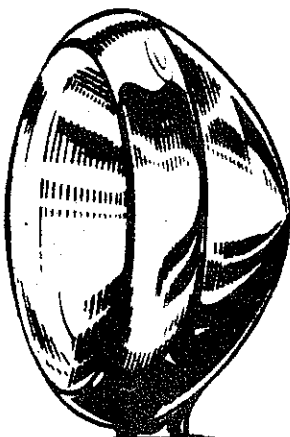
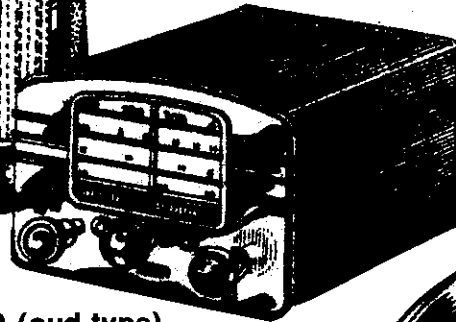
VACUÛMTANK
Vakuumtank



RUITENSPROEIER
Vindrutespolare



Bilradio
AUTORADIO (oud type)

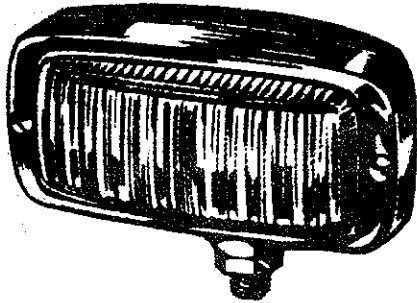


BERMLAMP
Dimijuslampa



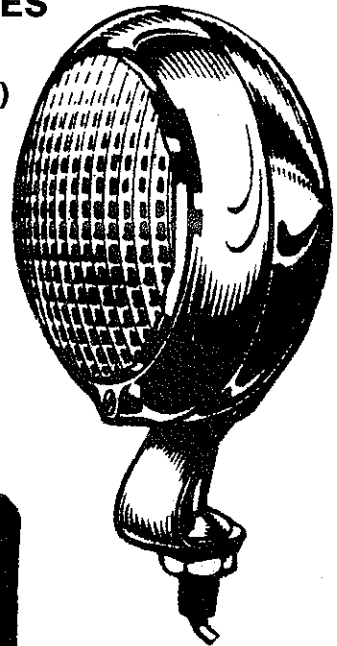
ZOEKLICHT (op dak of opzij)
Sökarlampa
(för takmontering eller sidmontering)

ORIGINELE ACCESSOIRES



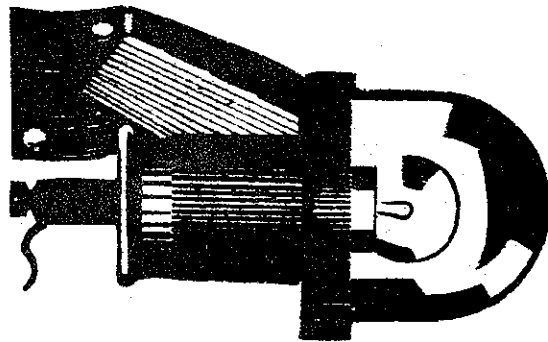
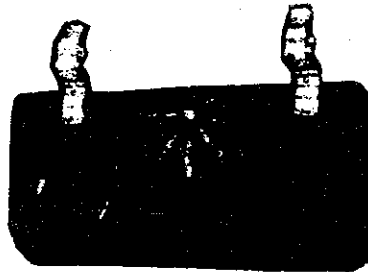
Backlampa (rektangulär)

Backlampa (rund)



**ACHTERUITRIJLAMP
(rond of rechthoekig)**

**ZONNEKLEP (binnen)
Solskydd**



**KOFFERBAKVERLICHTING
Bagagerumsbelysning**



**KUSSEN (rood of blauw)
Kudde (röd eller blå)**



**DEKEN (in foudraal)
Resfilt**

IX.4

- **zoeklicht**, voor montage op het dak, 6 Volt - 79336
12 Volt - 79337
- voor montage in raamstijl, 6 Volt - 79287
12 Volt - 79335
- **achteruitrijlamp** 444, rond, verchromd - 79027
rechthoekig, zwartgelakt - 79429
rechthoekig, verchromd - 79503
- **radiateur-rolhoes** met ketting, 444 en 544-B16 - 87986
- **ruitensproeierinstallatie met handpomp** 444 - 79291
- **vacuümtank** voor 444 met vacuüm-ruitewissers - 79224
- **Volvo-plaids en -hoezen** (met embleem) -
- **ouderwetse buizenradio** met grote luidspreker -
- **zonneklep** van groen celluloid in interieur 444 - 79381
wordt met klemmen aan de standaard aanwezige
zonneklep bevestigd
- **zonneklep boven voorruit** 444, van gelakt metaal -
445, idem -
444, van perspex, blauw of rood -
445, idem -
544, perspex, rood, groen of blauw -
210, idem -
- **armsteun tussen voorstoelen** 444 -
- **bagagerek** 444, uitklapbaar, achter aan de wagen -
- **steenvangroosters** op de koplampen - 277328
- **woestijn-luchtfiler** B16 -
erg praktisch in Sahara en Gobi!



**Twee maal PV 444 ES: de linker wagen in de originele staat en rechts een exemplaar met accessoires.
(Foto: Koos Valkenburg, 1980)**

X. GETALLEN

X.1 Inleiding

Van de PV-familie zijn er in de periode 1944-1965 in totaal precies 440.000 exemplaren gebouwd. Op pag. X.2-1 is te zien hoeveel PV 444's er per serie zijn geproduceerd. De afgebeelde tabel biedt de mogelijkheid om vast te stellen of een PV tot een zeldzaam type behoort of juist niet!

Opmerkelijk is, dat er toch nog zo'n 200.000 444's blijken te zijn gebouwd en dat de 240.000 544's in slechts zeven jaren van de band zijn gerold.

De Duett-familie (1949-1969) biedt minder informatie, maar wèl kan de conclusie worden getrokken, dat de produktie van P 445's en P 210's in totaal circa 90.000 exemplaren moet hebben bedragen. Op pag. X.3 zijn voor deze groep de aantallen per serie weergegeven.

Paragraaf X.4 geeft een overzicht van de verkoop van PV's in Nederland door de jaren heen. De verkochte aantallen zijn per kalenderjaar opgenomen, hetgeen ongeveer (vooral bij de 544's) overeenkomt met de verkochte aantallen per serie.

Paragraaf X.5 is vooral van belang voor eigenaren van een PV 444 A, omdat met behulp van de daar verzamelde gegevens het bouwjaar van een A-model vrij nauwkeurig bepaald kan worden.



**Wees zuinig op uw PV ! De gelederen dunnen uit.....
(Foto: Koos Valkenburg, 1980)**

DE PV IN PRODUKTIE-AANTALLEN

Model	Serie	Bouwperiode	Aantal gebouwd	Opmerkingen
444	A	08/44-10/50	12.504	achterrauitbril
	B	10/50-06/51	7.500	idem
	C	06/51-08/52	8.000	idem
	D	08/52-04/53	9.000	idem
	E	04/53-12/54	31.950	idem
	H	12/54-12/55	29.046	grote achterrauit
	K	12/55-12/56	33.918	idem
	L	12/56-08/58	64.087	idem + B16-motor
544	A	08/58-08/60	99.495	B16-motor
	B	08/60-08/61	34.600	idem
	C	08/61-08/62	37.900	B18-motor
	D	08/62-08/63	27.100	idem
	E	08/63-08/64	24.200	idem
	F	08/64-08/65	17.300	idem
	G	08/65-10/65	3.400	idem

Kanttekeningen:

- er zijn in totaal 440.000 PV's gebouwd
- daarvan waren er 196.005 van het model PV 444
- en de rest, 243.995 stuks, van het model PV 544
- 131.918 PV's werden voorzien van een B4B-motor
- 198.182 stuks kregen de B16-motor
- en de overige 109.900 exemplaren ontvingen een B18-motor
- de grootste PV-serie is de A-serie van de PV 544
- de kleinste serie was tevens de allerlaatste: de PV 544 G
- de zeldzaamste PV 444 is niet het A-model, maar het B-model

DE DUETT IN PRODUKTIE-AANTALLEN

Model	Uitvoering	Serie	Bouwperiode	Aantal geb.	Opmerkingen
445	diversen		1949-1953	klein aant.	B4B-motor
	open laadbak	A	1953-1954	500	idem
		B	1954-1956	1.099	idem
		D	1956-1958	1.926	idem
		G	1958-1960	57	idem
		L	1958-1960	54	B16-motor
		01	1958-1960	169	idem
		01M	1958-1960	225	idem
	combi, geregistreerd als bedr.wagen	DH	1953-1956	6.389	B4B-motor
		GL	1956-1957	1.766	idem
		LL	1957	821	B16-motor
		06	1957-1958	3.380	idem
		06M	1958-1960	38	idem
	combi, geregistreerd als pers.wagen	PH	1955-1956	1.183	B4B-motor
		GP	1956-1957	1.813	idem
		LP	1957	946	B16-motor
		07	1957-1958	5.130	idem
		07M	1958-1960	54	idem
	gesloten bestel- wagen	DS	1953-1956	1.333	B4B-motor
		GS	1956-1957	136	idem
LS		1957	527	B16-motor	
05		1957-1958	1.840	idem	
05M		1958-1960	23	idem	
210	combi's en gesloten bestel- wagens	A	1960-1961	11.744	B16-motor
		B	1961-1962	8.299	idem
		C	1962-1963	6.174	B18-motor
		D	1963-1964	7.674	idem
		E	1964-1965	7.899	idem
		F	1965-1966	7.149	idem
		M	1966-1967	7.699	idem
		P	1967-1969	4.420	idem

Kanttekeningen:

- er zijn in totaal circa 90.000 Duett's gebouwd
- daarvan waren er circa 30.000 van het model P 445
- en 61.058 van het model P 210

AANTALLEN IN NEDERLAND VERKOCHTE PV's

In totaal zijn er 440.000 wagens gebouwd van de modellen PV 444 en PV 544. Hiervan zijn er 167.000 in andere landen dan Zweden verkocht. Eén van die landen is Nederland.

Volgens opgave van de toenmalige importeur, de N.V. NIHAM te 's-Gravenhage, zijn er in ons land per jaar de volgende aantallen PV's verkocht:

Periode	Aantal PV's verkocht
1947-1953	339
1954	130
1955	225
1956	430
1957	471
1958	244
1959	315
1960	404
1961	352
1962	324
1963	379
1964	369
1965	161
Totaal	4.143 stuks

De eerste PV's zijn in Nederland dus pas in het jaar 1947 verkocht. Dit jaartal wordt begrijpelijk bij nadere beschouwing van het productie-overzicht van de 444 A op pag. X.5. Het vernieuwde uiterlijk en de sterkere motor van de PV 444 leverden in de jaren 1956 en 1957 duidelijk hogere verkoopcijfers op, evenals het uitbrengen van de PV 544 in de loop van 1959.

DE PV 444 A IN AANTALLEN PER BOUWJAAR

De bepaling van het bouwjaar van een PV 444 van serie A is vaak een lastige zaak. Immers, het A-model is in een reeks van jaren gebouwd, terwijl het laatste Zweedse kentekenbewijs vaak niet meer vermeldt dan het modeljaar (års-modell 1947), hetgeen bij deze serie meestal niet hetzelfde is als het bouwjaar. Zie over dit onderwerp ook pag. II.6.

Door enkele gegevens te combineren, wordt het echter mogelijk om exact het bouwjaar vast te stellen, terwijl door schatting ook nog ruw-weg de bouwmaand bepaald kan worden! Het schitterende, geheel aan 50 jaren Volvo gewijde, jubileumnummer van "Autohistorica" (1/2-1977), tijdschrift van de Zweedse Automobilhistoriska Klubben, bevat een gedetailleerd overzicht van alle door Volvo van 1927-1950 geproduceerde automodellen. Hierin is onder meer te vinden, hoeveel wagens er van elk model per jaar zijn gemaakt. Door dit gegeven te combineren met de chassisnummers (die aansluitend en olopend zijn doorgenummerd), ontstaat voor de 444 A het volgende beeld:

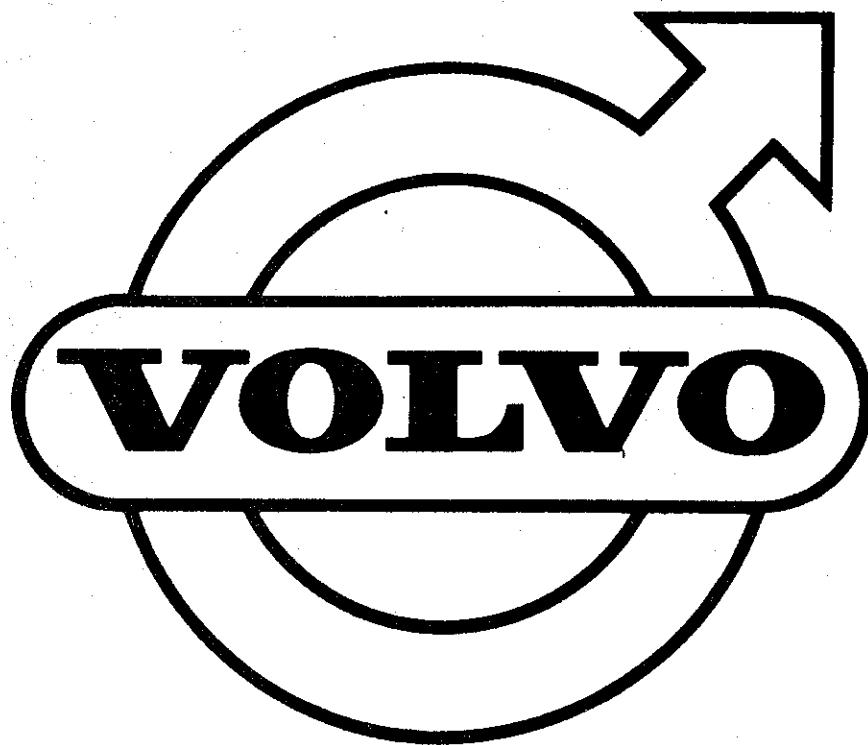
DE PV 444 A PER BOUWJAAR

Jaar	Aantal gebouwd	Chassisnummers	Model
1944	3	1 - 3	A
1946	9	4 - 12	A
1947	1920	13 - 1932	A
1948	2176	1933 - 4108	A
1949	3614	4109 - 7722	A
1950	4782	7723 - 12504	A en AS
	12504		

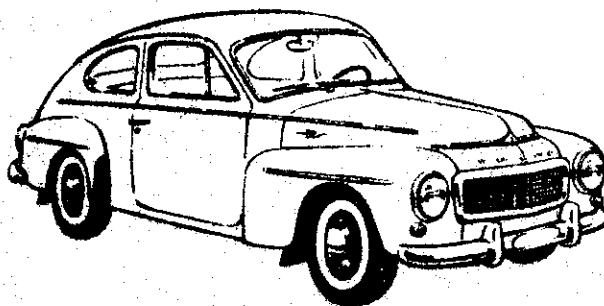
Zoals in hoofdstuk I (pag. I.5) is vermeld, waren direct na de oorlog de grondstoffen erg schaars, waardoor er nauwelijks auto's konden worden geproduceerd. In het bovenstaande overzicht komt dit duidelijk naar voren.

Ook zal het duidelijk zijn dat het praktisch onmogelijk is om een A-model van vóór 1947 te bemachtigen en dat verreweg de meeste exemplaren van de eerste 444-serie uit de jaren 1949 en 1950 stammen.





*mera mil
i mera bil*



(Volvo: meer kilometers in meer auto.....)

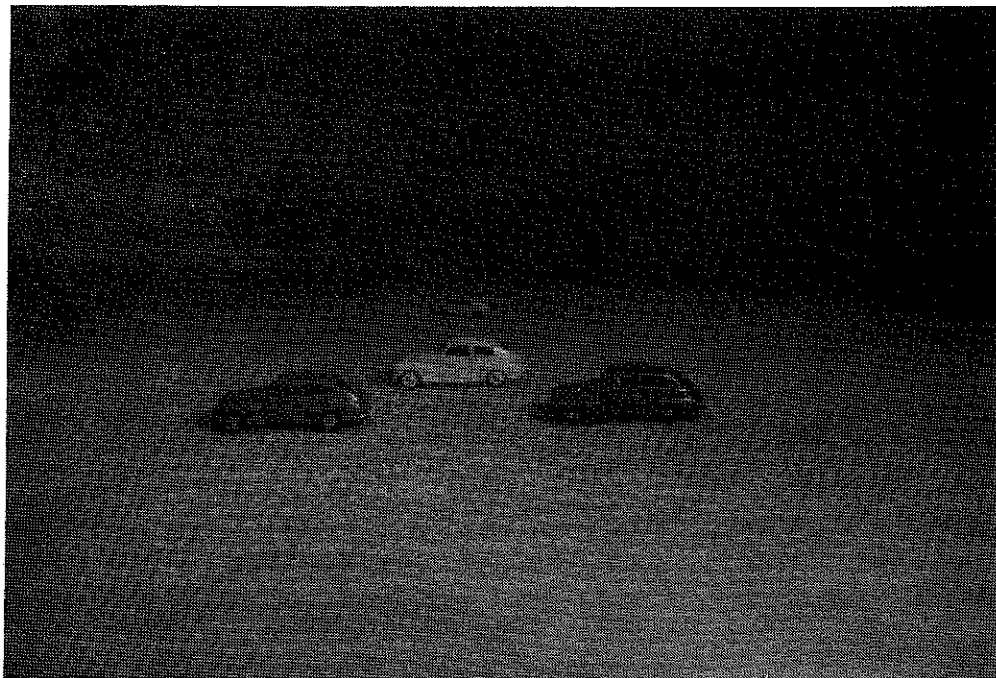
XI. MODELLETJES

Er zijn van de PV/Duett-familie maar heel weinig miniatures uitgebracht. De weinige, die er bestaan, zijn door hun zeldzaamheid dan ook een kostbaar bezit voor de gelukkige eigenaar! Dit geldt vooral voor de beide Scandinavische merken, Tekno en Lenyco.

Het hierna volgende overzicht -dat overigens geen volledigheid pretendeert- geeft aan welke PV- en Duett-modelletjes er op de markt zijn geweest en nu, via de ruilbeurzen, misschien nog zijn!

Model	Type	Fabrikant	Land	Code	Schaal
PV 444	E (met "bril")	BDB	NL		1 : 43
PV 444	L	Lenyco	S		1 : 43
PV 444	L	Tekno	DK		1 : 43
PV 544		BDB	NL		1 : 88?
PV 544	A	Tekno	DK	822	1 : 43
PV 544	A	Motorkits	GB		1 : 43
P 210		BDB	NL		1 : 88?

N.B.: de modellen van BDB en Motorkits zijn bouwkits.



V.l.n.r. PV-modelletjes van Motorkits, Tekno en BDB.
Op de achtergrond de kleine BDB.
(Foto: B.Th. Groefsema, 1980)



Chassi nr 280102

Motor nr B16A/143451

Modell och färg

P 54404 A Grön

Garanti FÖR VOLVO PV 544

Bilen levererad den 27/4 19 60

Ägare Folkskollärare Maj Larsson

Adress Östads Skola, SJÖVIK.

Denna garanti utgår den 27/4 19 65

ALINGSÅS

BILMOTOR
VERKSTAD

.....
Återförsäljarens underskrift

Om denna bil inom fem år skadas i Sverige genom yttre olyckshändelse eller åverkan, betalar Volvo vid varje tillfälle den del av reparationskostnaden, som överstiger 300 kronor. Undantagna är kostnader som ersättes av annan och kostnader för skador, som uppstått i samband med brand, stöld, »billån», straffbart bruk av berusningsmedel, deltagande i hastighetstävlingar eller militär användning.

Skriftlig anmälan om skadan skall omgående göras till någon av Volvos återförsäljare, som ombesörjer reparationen. Om anmälan göres senare än en månad från skadedagen svarar Volvo ej för skadan.

AKTIEBOLAGET VOLVO

G Engellau

XII. VARIA

Dit hoofdstuk bevat wetenswaardigheden, die elders in het boek niet kunnen worden ondergebracht.

(1) DE PV-GARANTI

Op 1 november 1954 introduceerde Volvo zijn "PV-garanti". Dit was een gratis verzekering voor iedere koper van een nieuwe Volvo personenauto. Hiermee stelde Volvo zich tot vijf jaar na de aankoop garant voor alle "normale" schade boven de 200 kronen. Een prima verkoopargument! De verzekeringsmaatschappijen waren echter niet zo enthousiast over deze nieuwe concurrent, die verzekeringen zonder premies aanbood..... Er ontstond een jarenlang juridisch geharrewaren, nadat in 1959 de eerste PV-garanties afliepen, besloot Volvo een mogelijkheid tot verlenging aan te bieden die geen weerstanden zou oproepen.

Dit leidde tot de oprichting van "Volvia", Volvo's eigen verzekeringsmaatschappij. Nu moest de klant wèl een premie gaan betalen, maar daarvoor kwam hij dan ook terecht bij een uitermate gespecialiseerde maatschappij.

Eén van de spectaculairste gevallen, die onder de PV-garanti vielen, was wel de botsing tussen een PV en een onderzeeboot! Het gebeurde in de haven van Lysekil, waar een PV-eigenaar zijn wagen op de hellende kade parkeerde zonder de handrem goed aan te trekken..... En inderdaad, er lag toen juist een onderzeeër afgemeerd!

(2) EEN PV MET TOILET.....

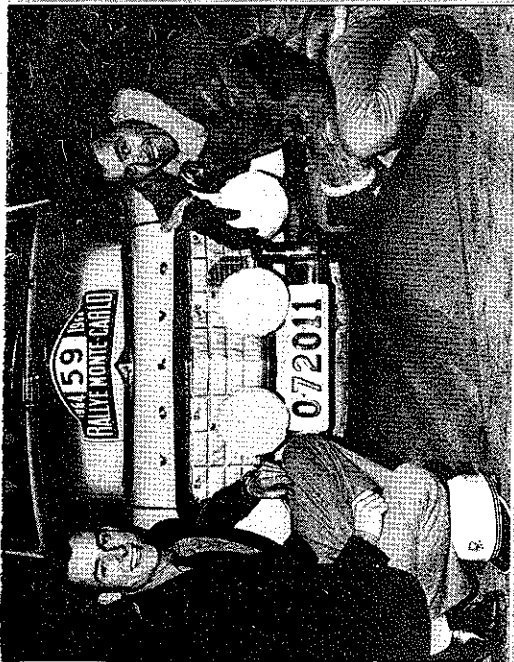
Volvo heeft heel wat speciale modellen gebouwd voor diverse Zweedse overheidsdiensten. In de eerste PV-serie waren dat de ATL en de ATP, bestemd voor PTT-monteurs in de buitendienst. Deze wagens hadden in plaats van de achterbank, bureauladen voor onderdelen, plus een heus houten toilet met deksel! Op de hoedenplank bevond zich een in diverse vakken verdeelde houten bak.

(3) EEN GOEDE RUIL !

Op 12 oktober 1963 liep PV nr. 400.000 van de lopende band, een rode PV 544 E Sport. Volvo wilde iets bijzonders doen met deze jubileumwagen en schreef daartoe een wedstrijd uit. De gloednieuwe 544 zou worden geruild tegen de PV met het laagste chassisnummer, die nog in handen van de eerste eigenaar was !

Er kwamen wel 1500 reacties binnen, maar de meeste vielen af, omdat ze meer dan één eigenaar hadden gehad. Dat overkwam zelfs nummer 13! Zo bleven er elf wagens van het A-model over en van hen was nummer 279 van dokter Zetterlund uit Härnösand de oudste. Hij werd dus de gelukkige, die een oud beestje mocht inruilen voor een schitterende, moderne wagen.

En hoe is het met de beide wagens afgelopen? Wel, de oude nr. 279 van dokter Zetterlund is nog steeds te bezichtigen in Volvo's expositieruimte te Torshälla bij Göteborg, waar hij sinds jaar en dag de PV's vertegenwoordigt. En ook nr. 400.000 bestaat nog steeds. Toen dokter Zetterlund in 1975 overleed, had de wagen nog maar 5.000 km. gelopen, en ook de nieuwe eigenaar gaat er uiterst voorzichtig mee om. In 1980 had de wagen slechts 30.000 km. achter de rug en bezat nog zijn eerste banden en uitlaat..... Kortom: na ruim zestien jaar nog "in absolute nieuwstaat"!



Volvo has made a very successful start to the rally season for 1964. In the Monte Carlo Rally, Volvo drivers Tom Trana and Carl-Magnus Skogh (inset) together with Eric Carlsson were in the victorious Swedish World Championship team. In the Swedish Rally Bore, Carl-Magnus Skogh

was the outright winner and Sylvia Österberg won the Ladies' class. Volvo also attained overall victories in the Finnish Snow Rally and the Norwegian Winter Rally through Tom Trana (large picture).

XIII. ZWEEDS IN EN OM PV EN DUETT

Ieder, die te maken krijgt met een PV of Duett, zal Zweedse woorden of afkortingen daarvan tegenkomen. Vaak is de betekenis ervan wel te raden, soms echter blijft men met vraagtekens zitten. De hieronder opgenomen woordenlijst met verklaring is een hulpmiddel om nog meer kennis over het geliefde hobby-voertuig te vergaren.

Zweedse naam	Verklaring
AB (= Aktiebolaget)	Naamloze Vennootschap (NV)
Amp (= Ampère)	ampère (meter)
Årsmodell	modeljaar
Åttio-Fem	vijfentachtig (pk)
Bagageräck	imperiaal (of rek achterop)
Bakre	achter (achterrautventilator)
Bensin	benzine (meter)
Blomvås	bloemenvaasje
Bulliga (spetsiga) hornar	knobbelrozetten
Däck	banden
Defr. (= defroster, Eng.)	voorrautontdooier
Dimljus	mistlamp
Duett	duet (twee-in-een)
Färg	kleur
Fläkt	ventilator
Framre	voor (voorruitaanjager)
Generator	dynamo
Golv	vloer
Gummikudde	rubber (kussen)
Herrgårdsvagn	combi (Duett met ramen opzij)
Instruktionsbok	instructieboek
Kallt	koud
Klädsel	bekleding
Kofångare	koevanger (= voorbumper!)
Ljus	licht
Luft	lucht (inlaat)
Olja	olie (drukmeter)
Öppen	open
PV (= Person Vagn)	personenauto
Reservdelar	reserve-onderdelen
Ribbad grill	spijlengrille
Sjuttio	zeventig (pk)
Skåpvagn	bestelwagen (gesloten Duett)
Solskärm (of: gangsterkeps)	zonneklep (Pettersson-type)
Sökare (of: sökarlampa)	zoeklicht
Stängd	gesloten
Stötfångare	stootvanger (= achterbumper!)

XIII.2

Takgök
Temp (= temperatur)
Tillbehör
Varmt
Ventilspel
V-tork (= vindrute-torkare)

dak-koekoek (richtingaanwijzer)
temperatuur (meter)
accessoire(s)
warm
klepspeling
ruitewissers

Enkele uitspraakregels:

å = o (als in "dof")
g (voor ö en y) = j
k (voor ö en y) = tsj
o = oe
u = u
v = w
y = u

Enkele voor Volvo belangrijke plaatsnamen:

Hisingen	- oude assemblagefabriek PV/Duett in Göteborg
Köping	- versnellingsbakkenfabriek
Olofström	- plaatwerf (carrosserieën)
Skövde	- motorenfabriek
Torslanda	- huidige assemblagefabriek

