

Volvo 240 Polar Estate 1993

Duplo voor volwassenen

Tekst en fotografie: Chris de Raaf

Geef een kleuter een pen en papier en vraag 'm een auto te tekenen. Tien tegen één dat 'ie een Volvo 240 op papier zet. De hoekige lijnen en vierkante vormen bleken jarenlang hét handelsmerk van het Zweedse concern te zijn. Wij reden de Duplo-trein van Volvo: de 240 Polar Estate.



In de prille decembersneeuw voelt de jonge Zweed zich helemaal thuis



Daar kan nog rustig een paar ton bij op



GROOT ALARM!!!! De gordel moet nog om....

Eerlijk is eerlijk: als je bij de eerste aanblik van de roomwitte Volvo 240 Polar Estate 2.3 géén behaaglijk gevoel van veiligheid krijgt dan klopt er iets niet. De Volvo oogt als een solide, uit één stuk gehouwen tank. Massief staal uit Zweden, waar degelijkheid en veiligheid superieur zijn aan ontwerp. De massieve neus van de auto oogt imposant en bedaagd tegelijk. Dat wordt gegarandeerd een bijna-dood ervaring als je per ongeluk met je kekke Twingo een voorrangsweg op rijdt en voor de wielen van een Polar terecht komt. De vier decimeters dikke deuren, die de Nederlandsche Bank niet zouden misstaan, openen met deurklinken van gegoten staal. Niet kapot te krijgen maar in de winter is het oppassen dat je handen er niet aan vast vriezen. Charmante details aan dé bestseller van Volvo in de jaren zeventig, tachtig en vroege jaren negentig. Volvo hield extreem lang vast aan deze modelserie, zoals Porsche maar geen afscheid kan nemen van zijn 911. Bijna twintig jaar was deze modelserie in productie en dat vertaalt zich vooral bij de latere modellen in duurzame, doorontwikkelde modellen en uitvoeringen die bijna een leven lang mee kunnen gaan. De Volvo 240 heeft in zijn geschiedenis meer onderhuidse wijzigingen ondergaan dan een Intel processor.

Even Googelen op 'Volvo 240' en je komt de ene successtory na de andere tegen. Enthousiaste reviews van eigenaren met auto's waar niet zelden al 400.000 kilometer mee gereden is en die nog steeds dagelijks dienst doen. In de zoektocht naar een gebruikte Volvo 240 Estate is schraalhans vaak rekenmeester want goede exemplaren kosten soms een appel en een ei als je de prijzen vergelijkt met de bekende Duitse concurrenten. Sla de wintersport een keertje over en je kunt voor het uitgespaarde bedrag al een Volvo voor de deur zetten.

Het door ons gevonden exemplaar heeft een riant 255 duizend kilometer achter zijn kiezen en oogt nog fris, fit en strak. De auto heeft enkele gebruikssporen maar dat is op zich niet vreemd want een Estate wordt meestal ingezet als werkpaard. Een leeggereden auto is het allerminst. De forse, vierkante en zeer goed toegankelijke laadruimte is voorzien van een rubberen mat om de bekleding tegen vuil te beschermen en ook op de vloer van de Polar liggen dezelfde soort rubber matten. De auto staat klaar voor het ruigere werk en als veearts

James Herriot nog zou leven dan had hij zeer waarschijnlijk voor een 240 in deze trim gepocht. Aan de trekhaak kan een tweepaarstrailer vastgeknoopt worden want de 2,3 liter viercilinder trekt 'm met gemak en ook het forse eigen gewicht van de auto maakt rijden met een dergelijke trailer tot een relatief veilige bezigheid. De tweed-achtige stoffen stoelbekleding oogt aandoenlijk en toont ijzersterk. Het is alsof er nog nooit iemand op heeft plaatsgenomen en dat mag feitelijk een groot compliment heten; we spreken immers over een auto met een behoorlijke kilometerstand en bij vele andere automerken toont de bekleding dan al bovenmatig veel slijtagesporen. Zo niet in deze Volvo. Het dashboard is volledig Ikea. Doelmatig en bovenal vierkant van opzet. Overal zie je de blokkendoosvorm in terugkomen. De schakelaars, de clustering van instrumenten en ventilatiekanalen; behalve het stuurwiel en de draaischakelaar voor de verlichting is werkelijk alles vierkant in en aan de Volvo. Het geeft de inzittenden van de auto een gevoel van rust en eenvoud. Geen drukke en gestileerde batterijen met knopjes, maar netjes gegroepede tuimelschakelaars en tellers en ze zitten ook nog eens precies daar waar je ze zoekt. Volvo zou Volvo niet zijn als er in het dashboard geen verlichterlichtje zou zitten voor het niet dragen van de autogordel. Het helder rode exemplaar in deze Polar geeft meer licht dan de binnenverlichting. Ben je tijdens een lange rit in het donker je pakje sigaretten kwijtgeraakt, doe dan niet de binnenverlichting aan maar gewoon je gordel af, dan heb je het in een zee van knipperend rood licht zo weer gevonden. Het laat derhalve niets aan duidelijkheid te wensen over en daar was het Volvo destijds om te doen. Je laat het wel uit je hoofd om je gordel af te laten.

We gaan maar eens op pad, want daar zijn we tenslotte voor gekomen. We sturen de witte tank van het pad af de verse decemBERSneeuw in. De ietwat gezapige motor, welke zeker niet bekend staat om zijn karige brandstofconsumptie, blijkt over voldoende 'Ausdauer' te beschikken om de Volvo goed mee te laten komen in het hedendaagse verkeer. Het houdt allemaal niet over qua paardekrachten, maar voor prestaties koop je dit type Volvo dan ook niet. Daar zijn weer andere Volvo's geschikt voor, meestal met een extra hoofdletter 'T' of 'R' in de typeaanduiding. De achterwielaandrijving is fijn en past goed bij het bedaaide karakter van de au-



Het interieur is volledig IKEA! Doelmatig en vooral vierkant van opzet

TECHNISCHE SPECIFICATIES

Motor:	viercilinder lijnmotor, 2 kleppen per cilinder
Klepbediening:	enkele bovenliggende nokkenas
Cilinderinhoud:	2316 cc
Vermogen:	116 pk bij 5400 tpm
Koppel:	185 Nm bij 2500 tpm
Acceleratie 0-100:	12,1 seconden
Topsnelheid:	180 km/h
Gem. verbruik:	9,6 liter per 100 kilometer (fabrieksopgave)
Aandrijving:	achterwielen
Lengte:	4,78 m
Breedte:	1,72 m
Hoogte:	1,48 m
Trekgewicht ger.:	1600 kilo
Gewicht:	1316 kilo
Nieuw prijs 1992:	€ 22.860



116 pk schoon aan de haak



Winterbanden? Of banden in de winter?



De Polar voelt zich prima thuis hier in Nederland



De 2,3 liter motor staat niet bekend vanwege zijn sportieve aspiraties

to. Bij deze 2,3 liter motor met zijn bescheiden vermogen spreek ik ook liever van stuwkracht dan van trekkracht dus dat komt mooi uit. Bij de eerste bocht keer ik even, omdat ik me bedenk en precies de andere kant op wil. Daarbij valt me de extreem kleine draaicirkel van de Estate op. Het kan natuurlijk zijn dat de stuurkogels van dit exemplaar tot op de draad versleten zijn maar de auto geeft tijdens deze exercitie geen enkel bijgeluid dus ik ga er van uit dat het normaal is. Extreem kort draait de Volvo, alsof hij op een centraal draaiwiel staat, zoals je vroeger bij speelgoedautootjes wel eens zag. Erg fijn bij een auto van deze afmetingen, want je krijgt het idee dat je 'm op een fietspad nog in één keer rond zou kunnen slingeren. Toen ik op internet mijn gelijk ging halen stuitte ik inderdaad op 9,8 meter en dat is ronduit kort voor een auto in deze klasse. Doe dat maar eens na in je elektrische rolstoel. De stuurbekrachtiging voelt comfortabel en Amerikaans aan. Of je nu 35 of 145 km/h rijdt; in het stuur voel je nauwelijks enig verschil. Bij snellere stuurbewegingen schommelt de zware, massieve carrosserie en voelt de auto aan als een zeilboot zonder zeil. Dan merk je weer dat je met een oudere auto onderweg bent, maar storend

is het geenszins. Het hoort er gewoon bij. Met wat meer tempo zet ik koers naar de rand van de bebouwde kom en bij 80 km/h is het vooral de stilte in het interieur die mij opvalt. Volvo deed in die jaren al behoorlijk zijn best om het zijn klanten naar de zin te maken, qua rijcomfort. De stoelen zitten zeer goed, het stuur is bekrachtigd en het interieur voornamelijk stil en bovenal kraakvrij. Dat mag als positief beschouwd worden want een Volvo 240 is een cruiser pur sang en absoluut geen sportwagen. Het is leuk om op te merken dat een willekeurige testrijder van een willekeurig automagazine na krap twintig jaar precies die conclusies nog weet te trekken waar de fabrikant waarschijnlijk op hoopte toen de auto nieuw was. Geen pretenties, maar een veilige, comfortabele gezinswagen waar je alles mee kunt doen wat je wil. En dat ook nog probleemloos tientallen jaren en honderdduizenden kilometers lang. Geen wonder dat een Volvo 240 voornamelijk met het verstand werd aangeschaft door calculerende lieden die hun geld niet over de balk wensten te smijten en wars waren van zaken als status en prestige. Tandartsen, notarissen en chirurgen begaven zich massaal naar de Volvo-dealer om zichzelf of hun vrouw een fijne 240

Estate cadeau te doen. Of een Sedan voor de man en een Estate voor het gezin, die configuratie klinkt ook niet heel erg vreemd in de oren. Tegenwoordig vinden deze auto's gretig aftrek in het liefhebberscircuit of bij de zakelijke rijders, die de auto fiscaalvriendelijk rijden: de bijtelling voor de zakelijke auto moet worden gebaseerd op de waarde in het economisch verkeer als de auto vijftien jaar of ouder is. Zoals gezegd zijn de prijzen voor deze auto's op een realistisch niveau gekomen als je ziet wat je er voor krijgt. Dat telt dus ook erg lekker bij. De laatste jaren zit er ook niet erg veel beweging in die prijzen dus we kunnen vaststellen dat een gebruikte Volvo 240 Estate een redelijk waardevaste auto is. Je koopt er eentje met een betrekkelijk lage kilometerstand (al is 'laag' voor Volvisten een rekbaar begrip), je rijdt er een ton bij en verkoopt 'm weer voor ongeveer hetzelfde bedrag. Of er nu 200 duizend of 300 duizend op de teller staat, je raakt de auto altijd wel weer voor een sympathiek bedrag aan de volgende liefhebber kwijt, die er op zijn beurt weer flink wat kilometers bij zet. Zo bezien zou je een Volvo niet bij een autobedrijf moeten kunnen kopen, maar bij de Kringloopwinkel.

VEILIGHEID VOLGENS VOLVO

Niet alleen de inzittenden, maar ook de medeweggebruikers hebben recht op zoveel mogelijk veiligheid, zo redeneerde Volvo in de vroege jaren zeventig. Een zeer vooruitstrevende gedachte, want de meeste autofabrikanten monteerden destijds al wel veiligheidsgordels, maar alleen omdat ze dat in 1971 door de overheden opgelegd hadden gekregen. Zo niet Volvo. De iets schuin aflopende frontlijn en de dikke, schokabsorberende bumpers van kunststof zorgden voor minder letsel bij aanrijdingen met voetgangers en fietsers. De in de deuren gemonteerde massief stalen buizen beschermden de inzittenden bij aanrijdingen in de flank en ook het verklikkerlichtje voor de autogordel en de autogordel zelf werden in de eerste 240's al standaard en geheel op eigen initiatief gemonteerd.

De Volvo 200-serie bleef in productie van 1974 tot 1993 en zette Volvo als fabrikant van veilige auto's definitief op de kaart. Beoogd opvolger 900-serie (de laatste achterwielaangedreven Volvo) heeft het succes van de 200-serie nooit écht kunnen evenaren en in liefhebberskringen spreekt men dan ook niet over 'de opvolger van' maar van 'een ander model van Volvo' en dat zegt feitelijk alles over de status van deze auto's anno 2010.

ENKELE VOLVO YOUNGTIMERSPECIALISTEN

Schmidt	Gemert	www.schmidt-gemert.nl
Nordicar	Heerhugowaard	www.nordicar.nl
Autohan	Zwanenburg	www.autohan.nl
Auto Paashuis	Lichtenvoorde	www.autopaashuis.nl
Scandcar BV	Moergestel	www.scandacr.nl
Garage Evert Kooij	Julianadorp	www.evertkooij.nl
Kramer Klassiekers	Wolvega	gerardkramerklassiekers.nl
Nordicar	Heerhugowaard	www.nordicar.com
Jan Ooms Classics	Monster	www.janoomsclassics.nl
Slubo Volvo	Doetinchem	www.slubo.nl
Vespa Amazon	Delft	geen site
TonCar Volvo Service	Berkel en Rodenrijs	www.toncar.nl

Een handjevol Nederlandse autobedrijven zijn gespecialiseerd in Volvo youngtimers en voor de exemplaren die ik daar aantrof worden toch wat serieuze bedragen gevraagd. Dat is logisch, want dergelijke bedrijven vissen de krenten uit de pap en durven zelfs exemplaren met astronomische kilometerstanden bij verkoop te garanderen. Ook dat zegt weer iets over het ongecompliceerde, duurzame karakter van deze auto's. Wil je op safe spelen en kies je voor zorgeloosheid, dan is een gang naar één van deze specialisten aan te bevelen. Ben je zelf ter zake kundig en weet je waar je over spreekt dan kun je op een finan-

cieel heel wat gunstiger manier een 240 scoren. Maar dan heb je dus garantie tot de tweede lantaarnpaal.

Ik heb tijdens de korte, winterse rit in de witte 240 Polar Estate geen moment het gevoel gehad dat ik met een oude auto op pad was die op het ieder moment zou kunnen begeven. De staat van onderhoud van dit exemplaar is dan ook stevig te noemen en ik moet mij vergissen of de volgende eigenaar beleeft er nog vele jaren plezier aan. Deze auto staat namelijk te koop. Voor wie het weten wil: wij vonden 'm bij een youngtimerspecialist in Schijndel: www.vanderaa-autos.nl



Volvo heeft lang aan het model vastgehouden

