



Auto's met een laag productie-aantal raken in de regel enkele decennia na hun actualiteit met uitsterven bedreigd. Maar soms, heel soms, bezorgt een curieuze geschiedenis de verzamelaars mazzel. Zoals in het geval van de Volvo 264 TE, een auto die voor de kenner bijna onlosmakelijk verbonden is met de DDR. Liefhebbers mogen zich in de handen wrijven dat De Muur pas in 1989 omviel.

Volvo 264 TE (1977)

Na de jarenlange toeloop op de Volvo 100-serie (144/145/164) begint zoetjesaan de 200-serie (244/245/264/265/262C) steeds meer zieltjes te winnen. Het belastingaspect in combinatie met de probleemloos LPG-slikkende motoren en natuurlijk de ongelooflijke technische duurzaamheid verlenen de fans genoeg motivatie. Je zou ze bijna rationele klassiekers gaan noemen, die Zweedse tanks met hun hoge taillelijn en kaarsrechte silhouet.

Scandinaviërs zijn nuchter, maar ze hebben hun eigenaardige uitspattingen. Dat wisten we reeds van Saab, maar ook bij Volvo in Göteborg keerden de eindverantwoordelijken op sommige werkdagen een tikkeltje opgewonden huiswaarts. Waar Lotta of Annika vervolgens een verhaal moest aanhoren over plannen om met een getopchopte coupé (de 262C), zijnde een 'creazione' van Bertone, de Amerikaanse markt te gaan bestormen. Die Italiaanse naam had zij al eens horen vallen, toen haar man glunderend was thuisgekomen met de mededeling dat het merk van de broodwinning goed bewapend de topklasse zou gaan aanvallen.

Vakman?

Volvo betrad het strijdtoneel met de 264 TE. Die leed in elk geval qua naam niet aan valse bescheidenheid, want de letters vormden het

monogram van de term Top Executive. Zijn dominante verschijning lag met deze hooghartige benaming niet bepaald overhoop. Als je de toch al statige 264 tussen de assen bijna 70 centimeter uit elkaar trok, kon je je bij voorbaat al realiseren dat er iets van een speciaal kaliber zou ontstaan. De aangewezen plek om zo'n ambachtelijk karwei te laten verrichten was carrosseriefabriek Nilsson, die al verschillende bedrijfsmatig inzetbare varianten van Volvo's op zijn naam had staan. Om een ons onbekende reden ging Volvo echter met de Italiaanse meesterontwerper Bertone in zee, die een kleine productiefaciliteit voor beperkte aantallen bezat. Het lijkt het meest waarschijnlijk dat de keuze voortvloeide uit de hoop op een esthetisch optimaal resultaat, dat de kritische welgestelden met hun tere ego zou weten te behagen.

In de loop van 1975 maakte Volvo wereldkundig dat het een notabele limousine met zeven zitplaatsen in zijn programma ging integreren. Uitsluitend op speciale bestelling leverbaar, vanzelfsprekend. En door de vakman in elkaar gezet, alhoewel dat arbeidstechnische begrip in Italië iets heel anders vertegenwoordigde dan in Zweden. Anders gezegd: men sloeg er bij Bertone gewoon een slag naar. Als het maar ergens op leek... Goed voor het oog van 't kerkvolk, zeggd.

Snijbrander

Het ontwerptalent van Bertone's studio in Turijn was boven elke twijfel verheven. Zo had men er goed in de smiezen dat je bij het uitrekken van een auto de verhoudingen scherp moest bewaken. Het ten bate van het instapcomfort verlengde achterportier kreeg gezelschap van een gelijkwaardige buurman, waartoe het langere voorportier van een 242 (tweedeurs) als donor diende. Er gingen enkele centimeters af, om overdreven toestanden in de aanblik te voorkomen. Bertone gebruikte sowieso 242-koetswerken als basis, vanwege het achterscherp dat tot aan het voorportier doorliep. Ook daar ging de snijbrander in, maar er bleef een aanzienlijk stuk over met ruimte voor een brede, vaste zijruit. Zo viel de verlenging optisch in drie delen uiteen, wat een naar rato behoorlijk harmonieus geheel opleverde. Alsof de achterportieren nog niet breed genoeg waren besloot men ze ook een extra grote openingshoek te geven; vooral prettig voor degenen die de wegklapbare 'tolkenstoeltjes' welke de middelste rij vormden moesten bezetten. In de salon wist Bertone met bemoeienis van de Zweden een huiselijke sfeer te scheppen, door kwistig te strooien met lappen hout en zo'n beetje alles wat er dan nog resteerde met pluche te bedekken. Wie dat wenste, bijvoorbeeld voor taxigebruik, kon ook 'kippenleer' bestellen. Een begrafenisondernemer uit Haarlem deed dat. Hij kocht vier van deze auto's. Elke 264 TE werd minimaal bedeed met airconditioning, elektrische aansturing van de antenne, de vier zijruiten en beide buitenspiegels, leeslampjes bij de achterste zijruiten plus een opklapbare midden-armsteun achter met een bergvak, waarin men desgewenst een telefoon verwerkte.

Lachwekkende situatie

Dat Volvo en Bertone samen het een en ander uitspookten was bij de Stasi-regering in Oost-Duitsland niet onopgemerkt gebleven. De partijbonzen onder aanvoering van Erich Honecker, natuurlijk ook maar een marionet van de Russen, zagen wel heil in dit grotendeels Zweedse product. Voor vertegenwoordigers van de DDR was de aanschaf van een Mercedes of BMW vanzelfsprekend uitgesloten en in een log en oerconventioneel schip van Russische makelij, zoals een Zil, had men weinig trek. De partij moest vooral voorspoed en ontwikkeling uitstralen, om de bloei van de planeconomie te ondersteunen. Een lachwekkende situatie. Maar goed, Zweden was tenminste socialistisch en al sinds mensenheugenis 'neutraal', dus dat paste de hoge heren van de DDR prima.

Aldus rolden de bestellingen binnen. Zoals bij de veel andere geleverde 264's TE koos men consequent voor donkerblauwe carrosserieën, met rustige grijze binnenbekleding. Ter hoogte van de derde zitrij kregen de auto's gordijntjes, zodat de staatslieden niet steeds in de kijker zaten en zelf ook niet de misère van het land hoefden te aanschouwen op de momenten dat ze dat tegenstond. Er gaat zelfs een verhaal dat een Oost-Duitse stad in afwachting van presidentieel bezoek alle gebouwen slechts op 'Volvo-hoogte' opknapte. Tja, met

*Beenruimte alsof je
bij de nooduitgang
zit*

*Het lijkt wel een
MPV!*

beperkte middelen word je creatief... Naar alle waarschijnlijkheid heeft de Deutsche Democratische Republiek 125 exemplaren van de 264 TE afgenomen en dat is dan exclusief alle reguliere 244's, 245's, 264's en 265's die Honecker gedurende meer dan tien jaar liet overkomen. Hij schafte bovendien een partij van 2000 244's DLS aan, die alleen beschikbaar kwamen voor 'vrienden van de staat' met geld en macht.

Hoewel Volvo de 264 TE voor modeljaar 1982 van het programma schraptte, kreeg de DDR het toch voor elkaar naderhand af en toe een exemplaar te laten bouwen, waaronder zelfs twee landaulettes. Verlengde uitvoeringen van de 760, in diverse maten, namen de rol over van de 264's en vielen al gauw in de gratie bij Honecker en zijn politieke steunpilaren.

Vervalst

Op totaal 335 gebouwde TE's betekenden 125 stuks voor één klant nogal wat voor de zekerheden van Bertone. Aan de andere kant kun je je afvragen of de geliefdheid van de auto's bij de Stasi potentiële kopers in het Westen geen afkerig gevoel bezorgden. Hoe dan ook, als die 335 auto's aan individuele klanten zouden zijn verkocht, dan hadden er waarschijnlijk niet zo veel meer bestaan als nu het geval is. Nederlanders beweren vaak dat het om een extreem zeldzaam model gaat, maar in Duitsland - waar nog altijd veruit de meeste exemplaren verblijven - weten ze beter. Toen het Honecker-bolwerk werd ontbonden trof men hele terreinen en velden vol TE's en andere Volvo's aan. In de jaren '90 zouden zich vanaf daar heel wat auto-transporten voltrekken, richting geld ruikende Volvo-dealers en -spe-



cialisten alsmede verzamelaars, drijvend op een roze wolk. De media publiceerden erover en iedereen wist dat het om bijzondere voertuigen ging, die koste wat kost bij de slopershamer vandaan moesten blijven. De semi-klassiekerstatus, de veelal lage kilometerstanden en het oerdegelijke Volvo-concept deden daarbij een duit in het zakje. Sommige kopers moeten welhaast in een weinig benijdenswaardige administratieve rompslomp verzeild zijn geraakt, omdat de Stasi-lieden nogal eens een chassisnummer hadden vervalst teneinde tijdens trips in het Westen minder op te vallen.

Als een winkelwagentje

Om een illusie weg te nemen: de specifieke 264 TE die wij op deze pagina's belichten heeft géén DDR-achtergrond. De opletende lezer had dat al kunnen bevroeden aan de hand van de blauwe bekleding en de ontbrekende gordijntjes. Eigenlijk maakt dit de auto juist extra bijzonder. Navraag leert dat hij op 13 mei 1977 in België zijn originele papieren ontving en mogelijkwerijs heeft toebehoord aan de Volvo-fabriek in Gent, als demonstratiemodel. De kilometerteller vermeldt een getal van bijna 57.000, maar gezien onder meer het versleten stuurwiel mag dat niet al te geloofwaardig heten. Mocht je even vergeten zijn dat je een 'top executive' - of koop voor het vluchtige aanzien tenminste een carpoolpop - aan boord hebt, dan herinnert een TE-plaatje in het grote hart (dat de aanwezigheid van een airbag vals suggereert) je daar wel aan. Maar veel meer doet dat nog het ongewoon lange voorportier, dat je eerder met een coupé associeert. Een coupé is echter wel het laatste waarmee deze staatskaros iets uit te staan heeft. Immers, het zal geen fabrikant ooit lukken een wielbasis van liefst 3,34 meter te camoufleren. Maakt dat manoeuvres tot een hopeloze aangelegenheid? Normaal wel, maar niemand van ons was toch vergeten dat een achterwielaangedreven Volvo de voorwieluitslag van een winkelwagentje heeft? Een vreemde verkeerssituatie nabij Laren noopte de schrijver dezes tot omdraaien bij een verkeerslicht en hij zag de bui al hangen: zwetend steken en het toeterende overige verkeer ophouden. Niets van dat al, de Zweeds-Italiaanse langelijs zwenkte alsof hij om zijn eigen middenas draaide!

Geamputeerd

Volvo heeft de reputatie in brede kring gewaardeerde autostoelen te maken. Zo overtuigend als de exemplaren in een 760 of 850 kun je die in een 265 niet noemen. Ze hangen aan de voorzijde nogal omlaag, zodat je in het begin een soort van dreiging eraf te schuiven ervaart. Daarmee krijgt de merknaam Volvo (Zweeds voor 'ik rol') wel een heel letterlijke betekenis. Rollen, die omschrijving past de hele

auto ook het beste. Dat begrip klinkt wat passiever dan rijden. Met zijn extreme wielbasis beweegt de 264 TE zich kalm en onverstoord door het landschap. Ondanks de harde wind zit hij niet te jammern om stuurcorrecties. Gemekker hoor je wel uit het vooronder, als je er tenminste stevig de sokken in zet. Want de Zweeds-Franse Douvrin V6-motor, eigenlijk een V8 waarvan twee cilinders in het kader van de oliecrisis geamputeerd zijn, met een te kleine blokhoek en een mislukte ontstekingsvolgorde die resulteert in een onregelmatige stationairloop, geeft geen bal om toeren maken. En daartoe is 'ie op de snelweg toch echt wel gedoemd, dankzij de overigens zijdezacht schakelende drierapsautomaat met vrij korte overbrengingen. Bij 120 km/h draait de motor bijna 4.000 tpm! De bakverhoudingen redden de eer van de auto nog een beetje als hij moet accelereren, alhoewel de versnellingsdrang nog steeds niet veel voorstelt. Maar komaan, wie haalt het in zijn hoofd om deze *diligence* zich onelegant te laten gedragen? Sprintjes trekken en jakkeren, zoiets ordinaars dient in het geheel niet in de bovenkamer van de chauffeur op te komen. Alleen de gedachte al; úiterst verwerpelijk!

Handschoenen aan

Zet de binnenspiegel altijd een beetje omlaag, dat doet je als bestuurder zoveel deugd. Want dan pik je die oase van blauw pluche nog juist mee. Geen gewoon teddyberenpluche, maar deftig fluweel dat glanst als de vacht van een zwarte raslabrador op een hondententoonstelling. En oei, zo hemelsblauw dat je de regen op de voorruit haast vergeet. Machtig en prachtig. Leder is voor het plebs. Het geperforeerde skai plafond steekt trouwens als een karikatuur van zichzelf bij dit alles af. Humoristisch zijn ook de lompe tuimelschakelaars op het dashboard, waarmee je een aantal vitale en minder vitale functies in bedrijf stelt. Ze konden wel eens van een Zweedse houtbewerkingsmachine geadopteerd zijn, zo doelmatig en grof zien ze eruit. Heerlijk grof, dat wel. Als je handschoenen aan hebt, kun je er altijd nog met een hamer op slaan, moet de gedachte zijn geweest. Ooit hadden we immers echte win-

ters in Europa. Toen Evert van Bentem... nou ja, je weet wel. Veiligheid bestond al, maar eigenlijk alleen bij Volvo. Vandaar de rikketiketik met een rood knipperende lamp tussen de voorstoelen als je het waagt onderweg de veiligheidsgordel tegen de B-stijl te laten bungelen. Bind 'm maar gewoon om je lichaam, dan beleef je de rustgevendheid van deze Volvo in zijn volle glorie. Wie zelfs van een Rolls-Royce nog gestresst raakt, moet eens een dagje bij deze 264 TE in therapie. Je komt uitgebreid toe aan het uitbroeden van ideeën en filosofieën. Alleen liefst geen communistische...■

Voorwieluitslag van een winkelwagentje

Toen luxe nog echt luxe was



Om in het donker de partijstukken door te nemen...



Lendensteunverstelling, typisch Volvo



Technische gegevens

Motor	vloeistofgekoelde viertakt zescilinder in V, twee bovenliggende nokkenassen, 12 kleppen
Cilinderinhoud	2664 cm ³
Boring x slag	88,0 x 73,0 mm
Compressieverhouding	8,7:1
Vermogen	140 pk bij 6000 tpm
Koppel	204 Nm bij 3000 tpm
Transmissie	automatische 3-bak met koppelomvormer
Wielophanging voor	McPherson, schroefveren, stabilisatorstang
Wielophanging achter	starre as, schroefveren, stabilisatorstang
Remmen voor	geventileerde schijven
Remmen achter	schijven
L x b x h	557,8 x 170,8 x 143,5 cm
Gewicht	1635 kg
Banden	185 SR14
Topsnelheid	± 175 km/h
Acc. 0-100 km/h	n.b.



Checkpoints

- 1 Specifieke TE-delen nergens verkrijgbaar
- 2 Let op kapotte draadtapeinden uitlaatspruitstuk (lekkage)
- 3 Koppakkingen zijn zwak (ouderdomsslijtage)
- 4 Koelsysteem moet in optimale conditie zijn
- 5 Stuurhuis kan lekken
- 6 Olielekkage motor en automaat
- 7 Kleptuimelaars slijten in door schrale smering (oliekanalen te nauw)
- 8 Dorpels roesten onder sierlijsten
- 9 Corrosie aan spatbordranden achter en reservewielbak
- 10 Roestgevoeligheid verlengingsdelen (dak en bodem)
- 11 Portierhoeken willen nogal eens roesten
- 12 Pluche bekleding TE is niet erg sterk

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

Onderdelenvoorziening	🔧
Gebruiksvriendelijkheid	🔧
Onderhoudskosten	🔧
Karakter	🔧

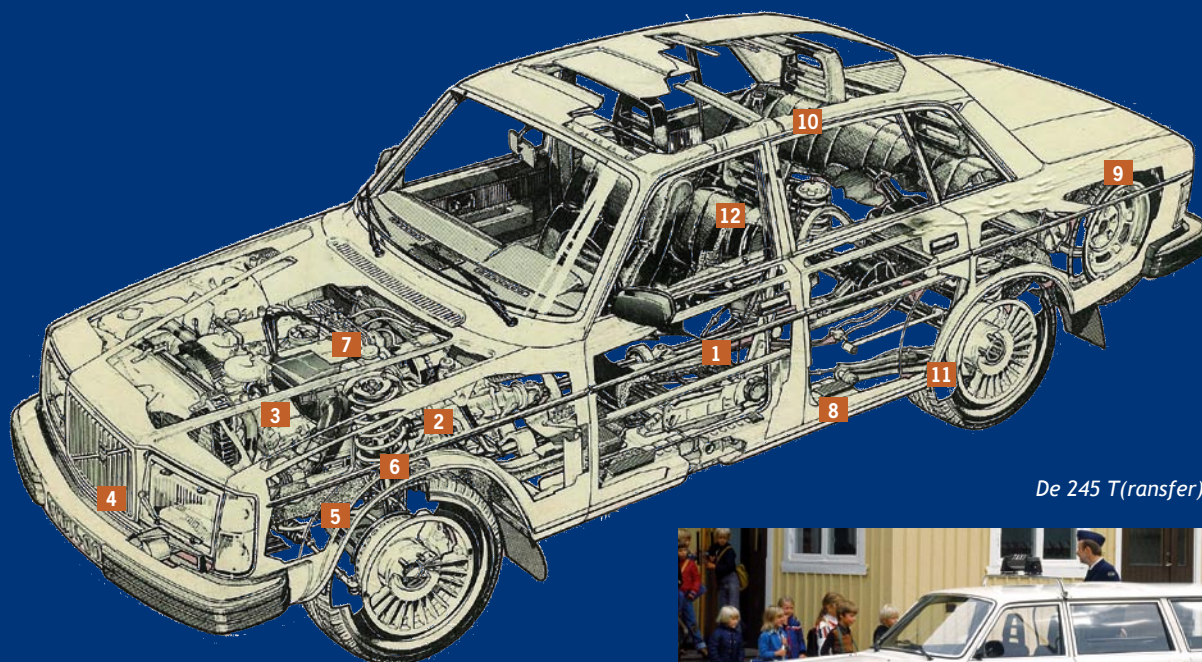
Onkosten

Wegenbelasting	n.v.t.
Verbruik (gemiddeld)	13,0 l/100 km (normale 264)
Soort brandstof	ongelood 95

Onderdelen Onderdeelprijzen (ongeveer en incl. BTW)

Voorbumper compleet	€ 240,00 (niet nieuw leverbaar)
Achterlicht compleet	€ 170,00-180,00 (niet nieuw leverbaar)
Koplamp compleet	€ 180,00 (model 244, met iets andere reflector)
Motorpakkingset	€ 145,00
Startmotor	€ 180,00
Uitlaatdemper	€ 120,00 (achterste demper)
Voorscherm	€ 300,00-360,00
Kokerbalk	€ 75,00-85,00 (type van normale 264 bruikbaar)
Portier	zo goed als nergens te vinden

Bron: Schmidt Gemert, tel. 0492-368437, www.schmidt-gemert.nl (opgegeven prijzen op basis van nieuw, soms ook imitatie of gebruikt leverbaar)



De 245 T(ransfer) werd ook verlengd.

