

VERHIPT VOLVO

RHP archief. Het aroma komt je tegemoet, op de Walchersestraat 76-B. Blèr Volvo en Topgear's Crap cars top 50 rolt opengeslagen naar je toe op pagina 40, cover én pagina 42; krijgt¹ schoudervulling en de afdeling foto's toont de übervierkante 460, links. Op eigen kracht kruipt de 760 accessoirefolder uit zijn schulp (*dolle boel* hier, kortom).

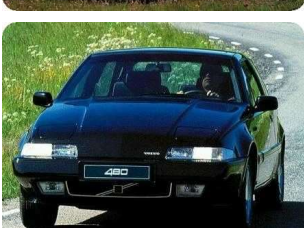


In iets andere bewoordingen zegt opperhoofd Lex Kerssemaker het ook: indertijd spraken de Zweden geen hips. Onverstaanbare klanken, onherbergzame oorden, functionele karren. Want Lex' upper liberals vonden Volvo's niet sexy. Inmiddels wel, nu de XC-60 volgens ontwerper Fedde Talsma de onderkant van een SUV heeft en de bovenkant van een coupé. Zij zijn in balans. Ik weet dat niet, met 47.950 geloof ik toch dat het

bij uitstek een auto is voor mensen die *niet* de balans hebben waarover Lex het heeft. Want je zal toch flink wat 80-urige werkweken moeten billablen om zo'n bedrag stuk te slaan op een auto. Mij deert het overigens niet - tuurlijk koop je een auto ook voor de status – en zijn VOC, PAC en CWAB² geen jongensgadgets? Blaaskaken, maar *aardige* blaaskaken...laat ik het erop houden, dat Lex het zo bedoelt.

¹ Schrei. ~kreet ~gekreten. Interessant? Laatste waarschuwing, in 't onderwijsmuseum, erg leuk. Tot gauw!

² Volvo on call (belt naar huis als het vanwege een boem-is-hoo later wordt); Park Assist Camera (parkeerpieper); Collision Warning with Auto Brake (robotrem bij obstakels). Ontleend aan "XC-60, Autovisie-supplement," Ton Rok.



Het is natuurlijk al langer zo, dat Volvo niet alleen maar vierkante bakken wil maken. De Nedervolvist 480 bijvoorbeeld, is juist om die reden uit onze klei getrokken. Een semi-sportieve, mild-retro gestylde driedeurs, die dankzij bumpers als ankers toch dubbelveilig oogt.

Dat Volvo puur op de gezinsyp mikt met een als gedownsize -90 omschreven XC-60, vind ik toch een beetje tricky. Immers, niet radicaal groter dan een Chevrolet Tacuma. Nauwelijks op-sjiek'er dan de nieuwe Lancia Delta. Je moet een plan-B hebben. Een scenario. Back to the future... jawel, ik neem de inmiddels ongeduldige 760 accessoire-folder ter hand.

Hij kruipt op schoot, nestelt zich en begint te spinnen van geluk.

In die periode draaide het allemaal om doelmatigheid. De 760 serie was nog vierkanter dan die 460, had van die ribbels in de bumpers die botsveiligheid mime-den en hetzelfde stuur als de minstens zo vierkante Nissan Laurel (imitation is the sincerest compliment, zegt de Brit). Behalve gebouwd op veiligheid, moest de wagen (zelfs zonder SUV-bodem) weer en windbestendig zijn. Alsof je dagelijks de Noordkaap-wedstrijd rijdt. Ruitewissers zaten op de massieve koplampen, degelijkheid druipt uit elke porie en niet minder dan vijf variaties op het thema imperiaal horen bij de 760 station, pagina 26.

Dat is nog zonder de fietsdrager, skidrager en Kayak-koerier mee te tellen. Vanwege de kou en de modder vertelt mijn accessoirefolder over stoelhoezen in diverse varianten, over verwarmde stoelen, over een plastic bak in de kofferbak, maar ook over rubber vloermatten in plaats van normale.

Meer dan multi purpose, zo'n 760-vehicle.

Uiteraard verwarmde spiegels en een buitenthermometer. Voor de groffere spullen sjorogen en bevestigingsriemen in de kofferbak. Een beschermrek dat tegen het plafond klapt, want de bedenker redeneerde vanuit dagelijks gebruik (door adhd'ige bouwvakkers of Olympische, Russische kogelstootsters). De imposante buisdikte wijst daar wel op.

Dat de illustratie in de folder besnorde maritiemers afbeeldt, spreekt haast vanzelf.

Tot nu toe waren die accessoires nog vrij gewoon. Neem je die positionering serieus, dan gooi je de equalizerschuifjes - om me even door zo'n middenconsole uit die tijd te laten inspireren - nog wat verder open.



Een woest ogend apparaat vol slangen en reservoirs heeft een capaciteit van 5000 W. Het verwarmt zowel interieurlucht als de ademhaling van de motor (mét gepatenteerd shuntventiel).

De kleinere versie (maar zou u die willen?) belooft een luizige 4700 W. Hij is er ook voor diesel. Verstandig, want door hun hogere warmte-efficiency werken dieselmotoren meestal net wat slechter dan die van een benzine-auto's. Ik had piekbelasting, alles-en-meer frequentieschuifjes belooft.. dus hier komen nog een paar leukerds in de winter:

- vloermat van schapenvacht (Zweeds bikiniteam niet inbegrepen)
- bekledinghoes Elandpels
- extra grote handgreep kofferdeksel (hoeven de bergeendonsgevoerde handschoenen niet uit)
- 4 soorten emaille jerrycans, vanzelfsprekend gemaakt voor de eeuwigheid, dus geen plastic *as if!*)
- een in de kofferruimte aard- en nagelvast te schroeven houder voor die reservetank (veiligheid voor alles)
- radiatorhoes tegen de kou en afdekplastic op de luchtinlaat (nee, een luchthapper is iets *heel* anders). Tegen sneeuw en bosbladeren. Met gevoel voor detail legt de folder ons uit dat sneeuw in de verwarming zorgt voor beslagen ruiten.
- de high-tech tankdop. Roestvrij, krimpvrij, weekmakerloos, nylongecoat; enfin een *defensie-specs* tankdop. In blauw of rood.
- en diverse soorten sneeuwkettingen, maar dat spreekt toch wel voor zich

Op die winterpagina's alweer twee imperiaals, nu in de ski-en corrosievrije sneeuwgebied-variantie. Waarmee de teller inmiddels op 14 imperiaalmutanten staat.

Ik krijg gewoon zin in de winter (erg zomers was het vandaag ook bepaald niet te noemen).

Winterruitenwissers, bestaan die al ('t is een hele wetenschap, namelijk)

Wiper™ to Windshield Force Measurement System

System Features



The *Wiper* system measures wiper blade to windshield interface force profiles along the entire length of the blade, under various testing conditions. Designing a wiper blade that effectively cleans a windshield is not easy. The many constraints, such as different blade lengths, durometers, low and uneven pressures, varying windshield contours, complex mechanical linkages, and varying wind impact velocities, create a very challenging material and dynamics problem.

The *Wiper* system is a key research and development tool to improve blade and wiper system design and performance. The *Wiper* system uses a 0.004 in (0.1 mm) thin, flexible sensor that dynamically captures the force profile under such conditions as "lift-off," the effect that results from varying vehicle speeds, wind impingement velocities, and wiper upstroke and downstroke. The *Wiper* system captures the force distribution along the entire length of the blade, providing important insights into how to improve design to overcome the many wiper design challenges.

Force output measured - wiper blade at 30° angle on windshield

