Hallo beste Volvo 780 liefhebber,

Tijdens de maand mei en het eerst deel van juni 2019 heb ik al mijn vrije (lange) weekends van 's morgens tot ‘s avonds besteed aan een grondige aanpak van een aantal bekende kwalen aan mijn 780.

Begonnen met een zoektocht naar het defect van de memory glide functie van één van de elektrisch verstelbare stoelen. Omdat de stoel er dan toch uit was, ook de andere stoel verwijderd. Verder het volledige interieur verwijderd om de toestand van het onderste deel van de frames van de achterste zijraampjes te inspecteren. Geen moment te vroeg, want een dringende aanpak was nodig zoals hierna verder uiteengezet. Ook de houten panelen afgeschuurd en voorzien van 7 nieuwe jachtvernislagen. Voorts, aangezien de inspuitgaatjes voor anti-corrosie middel nu gemakkelijk van binnenuit bereikbaar waren, de wagen een anti-roest behandeling gegeven met RX5 en RX7. In tussentijd het originele Tunerdeck TD-3046 aan een onderzoek onderworpen op zoek naar de fout waarom de FM band soms wegvalt.

Ik heb véél geleerd en ik wil deze kennis graag met jullie delen. Ik beschrijf hierna mijn bevindingen in detail geïllustreerd met wat foto's zodat U hier hopelijk wat nuttige info kan vinden mocht U een van deze klussen willen aanpakken.

1) De memory glide functie van de (bestuurders)stoel

Om de instap van de passagiers naar achter in een 780 te vergemakkelijken, moeten de zetels normaal automatisch naar voren schuiven bij het omhoog klappen van de zetel en dit wanneer er geen sleutel in het contact zit (of contact op 0) én de deur open staat (deurschakelaar open). De bestuurderstoel ging dus niet meer automatisch naar voor bij het omhoog klappen en ook de terugkeerfunctie werkte niet, waardoor ik - om iemand achterin te laten instappen - altijd eerst mijn sleutel in contact diende te zetten om de stoel dan elektrisch naar voor te schuiven.

Ik wou dit opgelost zien.

Zetel gedemonteerd. Dit is eigenlijk zeer gemakkelijk : drie connectoren (één voor de stoelbediening, één voor de stoelverwarming en één voor de gordelverklikkers) die vooraan onder het tapijt verscholen zitten, losmaken.

De vier bouten van de zetel losdraaien en dan wat heen en weer schuiven tot de "paddenstoelen" door de twee veiligheidsgaten (één op elke rail) kunnen en de zetel kan er uitgehaald worden.

De zetel op de “operatietafel” gelegd en begonnen met demontage van de stuurdoos en het bedieningspaneel.

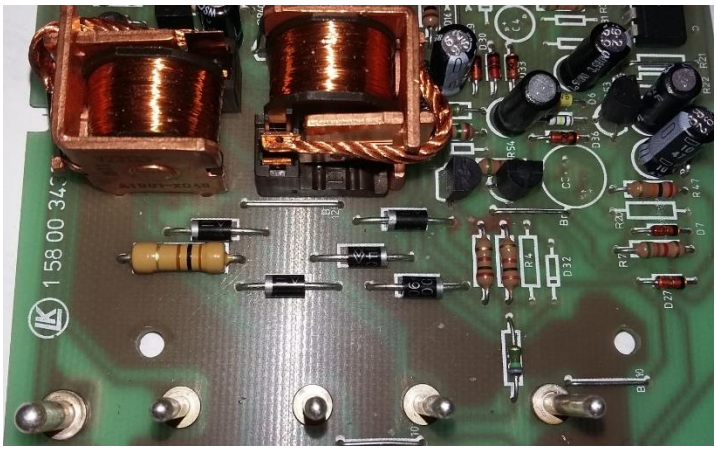




De stuurdoos is het zwarte platte onderdeel met het groene kruisje.

Bleek dat het probleem niet in het bedieningspaneel aan de zijkant van de stoel zat (gelukkig, want hierop componenten vervangen lijkt mij onmogelijk want je kan er niet bij). Aangezien de passagiersstoel wel alles deed zoals het moest deze dus ook gedemonteerd om de stuurdoos van de defecte stoel te kunnen vergelijken met de goede.

Meten is weten en met de hulp van mijn pa al gauw de afwijkingen tussen beide stuurdozen gevonden. Bleek dat een transistor defect was en meteen ook wat diodes vervangen.



Stuureenheid teruggeplaatst. **Tip** : de stuureenheid mag niet te vast met de grote bout erin en inbuspen vastgedraaid worden, want anders werkt de zitvlakverstelling niet meer goed.

Een test gedaan met een externe zware 12V voeding en met een simulatie van de portierschakelaar… en jawel bingo, de zetel deed weer wat ie behoorde te doen.

Intussen ook maar even de zetelverwarming getest… Weet dat het relais zichzelf uitschakelt bij 15 ° Celcius.... Dus hieraan werken in zomertijd is niet ideaal. Ik hoorde het relais aanslaan en zichzelf quasi onmiddellijk uitschakelen. Het relais in de koelkast gestopt voor een poos en dan geprobeerd en jawel, dan deed ie ook wat hij hoorde te doen.

Mijn ervaring is wel dat zetelverwarming op een lederen stoel absoluut niet de warmte geeft zoals dat bij een stoffen stoel op mijn 740 het geval is.

2) De onderste drager van de frames van de zijraampjes

Nu de zetels er toch uit waren even geaarzeld maar dan toch doorgezet om ook het achter interieur er deels uit te halen om de toestand van de frames van de achterste zijramen te kunnen bekijken. Ik vermoedde al iets vermits het raamrubber en de sierlijst onderaan het raam langs de buitenzijde op sommige plaatsen oneffenheden vertoonde.

In volgorde van demontage : onderste instaplijsten, onderste afdekplaat zetel/gordel, zitbank, rugvlak, zijpaneel+ handvaten (let op de witte pluggen van het paneel die meekomen of blijven steken in de carrosserie. Dan ziet de auto er zo uit :





Wat ik dan zag onder de zijramen… Roest, roest, roest... Geen moment te vroeg om dit aan te pakken...





De ramen moesten er dus uit want dit vergde een grondige aanpak.

Maar dan moet het interieur verder verwijderd worden : paneel B stijl, hoedenplank, leeslampje verwijderen, bovenste paneel met handvaten dat in één geheel doorloopt tot aan de hoedenplank.




De zijramen gaan er vervolgens als volgt uit :

De ongeveer 11 gelijke schroefjes met metalen en rubberen rondelletjes losdraaien waarmee het frame aan de auto vastgeschroefd is. Zoek u niet suf om de regengoot/sierlijst langs de buitenzijde er eerst af te willen doen... de regengoot aan de buitenzijde kan er niet af want die is vastgevezen en daarvoor moet precies eerst het raam eruit...!

Het is wat zoeken en het is millimeterwerk maar uiteindelijk gaat het raam onder een hoek van ongeveer 30 ° er langs de buitenzijde uit. Je zal angst hebben om de regengoot/daksierlijst te beschadigen maar met beleid kom je er.

Oef.. de frames met ramen zijn eruit... De twee schroefjes aan de uiteinden van de onderste drager losschroeven (één zat bij mij muurvast en herhaaldelijk met WD-40 inspuiten en een griptang erop was de oplossing).

Wat een drama... bijna voor de helft weggeroest...








De frames waren al dermate aangetast dat niet alleen de onderste drager maar ook de opgaande rails hier en daar aangetast waren. Na het roest met een stalen roteerborstel op de boormachine weggeschuurd te hebben, werd duidelijk dat een ingreep van een carrosserie nodig was om de ontstane gaten te vertinnen en de frames opnieuw te schilderen.

Dus de frames naar de carrosserie gedaan die de vensters er eerst heeft uitgehaald en het raamrubber intact kon laten (gelukkig). Het rubber wel eerst ontdaan van alle roetsdeeltjes met fijne staalwol.

Intussen bij de gekende Volvo 780 specialist in Gemert twee nieuwe RVS onderste dragers van de frames + 4 nieuwe vijsjes gaan halen.



Ook nog wat andere spullen meegenomen (oa. een nieuw witte plastic instapverlichting houder). Altijd leuk om bij Carlo in de wirwar van opgestapelde onderdelen toch het juiste te vinden.

Een goede week later... de frames zijn terug van de carrosserie... mooi opgeknapt en gelakt!





De heropbouw kan beginnen.

3) Anti-roestbehandeling met RX5 en RX7

Alvorens de raampjes terug te monteren, heb ik de wagen voorzien van een anti-roest behandeling door RX5 en RX7 onder druk in te spuiten op alle plaatsen waar het kon (verwijderen van de dopjes) in het chassis/carrosserie.



Ook de carrosseriedelen waar de verroeste onderste drager van het frame ook roestsporen had nagelaten, heb ik met RX5 en RX 7 aangepakt.

Intussen ook de beide waterafloopgaten aan beide zijden schoon gemaakt en gecontroleerd dat er geen vuil / resterende roestdeeltjes in op gehoopt zaten.





Klaar om de frames weer in elkaar te steken en de ramen er opnieuw in te zetten.

4) Terug monteren van de frames / raampjes

De nieuwe RVS onderste dragers van de frames bleken niet 100 % te passen. De vijsgaten kwamen perfect overeen maar aan de beide uiteinden moest nog wat RVS lipjes weggezaagd worden om de frames te kunnen inpassen. Let op want het zijn twee verschillende frames voor de linker en rechter zijde !



De ruiten zelf in de frames terugplaatsen ging zeer vlot : binnenzijde van frame en de rubber wat insmeren met RX7 of een zeepoplossing en de ruiten gingen er als vanzelf terug in.

Dan heb ik de onderste drager voorlopig teruggeplaatst op het frame, maar enkel om de 2 gaten af te tekenen waar het water van het venster door de onderkant van het raamrubber afgevoerd wordt. Dit





is wat Bertone destijds ook had moeten doen en dit zou alle 780 eigenaars al deze roestmiserie bespaard hebben…

Gaatjes geboord (let op : aan de buitrenzijde van het frame op het brede deel waar aan de andere zijde her raamrubber zit, niet aan de binnenkant !), onderste drager erop geschroefd met de nieuwe vijsjes en klaar was het raampje.

Langs het smalle deel van de drager nog een nieuwe afdichtingsrubber met zelfklevende strook aanbrengen (die rust op de carrosserie). Deze afdichtingsrubber (9 of 10 mm x 10mm) kan je in de handel kopen op rol.



Het terugplaatsen van de raampjes ging tamelijk vlot : opnieuw het raam in een hoek van 30° van buitenuit erin brengen, zodat je iets verder naar binnen kan schuiven om dan het raam naar binnen te duwen tegen de carrosserie aan .

Let op en ik heb mijn les wel geleerd : als je de regengoot/sierlijst toch zou hebben verwijderd, moeten deze EERST gemonteerd worden en pas dan het raam er terug in, want de vijsjes waarmee de sierlijst vastzit zijn enkel bereikbaar als het raam eruit is !

Op deze foto waren we dus verkeerd want de daksierlijst moet er eerst op !

De 11 vijsjes met de metalen en rubber rondelletjes gelijkmatig aandraaien en klaar is kees.





Zie dat RVS onderste frame blinken !



Na ook de andere zijde gemonteerd te hebben de ultieme watertest… De ramen en dakgoten overvloedig besproeien met de tuinslang om te zien of er geen water insijpelde langs binnen.



Dat bleek OK, dus ik kon verder.

Werkelijk, dat geeft een goed gevoel als je opnieuw al zover staat !

5) Herlakken van de houten paneeltjes van de achterste panelen en van het dasboard

Nu het volledige interieur eruit was, de gelegenheid te baat genomen om het tapijt eens grondig te reinigen én om de houten paneeltjes van de achterste zijpanelen en deze van het dashboard te herlakken.

Het demonteren van de paneeltjes op de zijpanelen is heel eenvoudig : 3 moertjes losschroeven, rondelletjes verwijderen en ze zijn vrij.

Aan de dashboardzijde is het ietwat lastiger : om daar bij te kunnen moet het handschoenkastje verwijderd worden, moet het afdekpaneeltje rond ventilatiebediening en stuurslot weg (let op dat de verschillende plastic tandjes niet afbreken…) en moet het bedieningselement van de verwarming losgeschroefd worden (4 vijsjes). Eens dat allemaal is gebeurd heb je ruimte om je hand erdoor te steken en kan je de moertjes zien/voelen zitten die over bouten aan het paneel vastzitten. De moeilijkste is deze ter hoogte van de middelste ventilatieroosters : daar heb je iemand nodig met fijne vingers om die te kunnen losraaien. (toch wanneer je het wil doen zonder de ventilatieroosters te verwijderen).



Het kleine hoekpaneeltje aan de bestuurderszijde gaat er als volgt uit : kilometertellerunit verwijderen (twee afdekkapjes + 2 schroefjes), onderste schopplaat verwijderen (3 torx schroeven bovenaan, ventilatiemond losmaken, één onderste schroef losmaken), paneeltje (met lichtknop, mistlampknop, antenneknop en benzinedekselknop) verwijderen… Dan heb je de ruimte vrij om er aan te kunnen. Het meest rechtse moertje gaat heel gemakkelijk… maar dan het linkse moertje… Je kan er zonder de ventilatieroosters te verwijderen met een platte sleutel nr 7 heel moeilijk bij. **Tip** : ik heb het kunnen oplossen door zachtjes op het hout te kloppen zodat het moertje wat werd losgetrild om het dan met de vingers te kunnen losdraaien !

Makkelijk was het niet, maar moeilijk gaat ook…

Hieronder een foto van hoe het paneel rond het handschoenkastje eruit zag : loskomende en verkleurde vernislagen onder invloed van de zon en warmte.



Dan volgt een heel delicate job… schuren/verwijderen van de bestaande vernislagen.

Je moet schuren, schuren en nog eens schuren… Ik deed dat met een korrel 180 en naar het einde toe met fijne staalwol.

Je ziet hieronder op de foto’s verschillende momentopnamen in het proces.







Je merkt wanneer het schuren moet stoppen zolang er wit stof afkomt ben je nog de vernislaag aan het wegschuren. Van zodra je bruine stof ziet, zit je op het hout… En hier heb ik een grote domme fout gemaakt : op het dashboardpaneel heb ik met de vlakschuurmachine iets te veel/te hard op het platte deel geschuurd rond de uitholling om de uitholling mooi te kunnen schuren. Gevolg: het dunne fineerlaagje is daar helaas weggeschuurd… Shame on me…



Al doende leert men en vandaar dat ik hier deze **tip** meegeef : schuur niet of zeker niet lang met een elektrische schuurmachine, maar schuur zonder al te veel druk met de hand, korrel 180. Het gaat lang, lang duren, maar uiteindelijk komt het OK. Ik heb het met het kleine paneeltje (als laatste…) uiteindelijk zo gedaan met alle succes.

Ik heb niet geprobeerd of het weghalen van de oude vernislagen met een afbijtmiddel een oplossing zou zijn… Ik heb dat niet gedaan omdat ik schrik had dat de fineerlaag daardoor ook zou meekomen.

Als lak heb ik V33 transparante UV bestendige botenlak gebruikt. 7 lagen, minimum 6 tot max 24 u droogtijd per laag (dus een week geduld) en tussentijds héél lichtjes opgeschuurd. **Tip** : wat ik de volgende keer anders zou doen : de vernis zeker de eerste twee à drie lagen verdunnen met 10 % white spirit en eventueel met de verfspuit ipv met een borstel. Dan krijg je volgens mij nog een strakker resultaat.

En ziehier het resultaat :





Al bij al ben ik best tevreden met het resultaat. Het staat gewoon zo chique en het is in elk geval veel mooier dan het was. Als ik ooit een tweedehands houten paneel voor rond het handschoenkastje op de kop kan tikken, zal ik dat deel nog eens herdoen, maar het mag er nu ook wel zijn.



6) Terugplaatsen van het interieur

Dan kon de heropbouw van het interieur beginnen….

In volgorde : bovenste paneel tussen B en C stijl (**let op** : vergeet niet om het raamrubber te laten geleiden over de onderste rand van het paneel), hoedenplank, panelen B stijl (ook hier het raamrubber over laten geleiden), zijpanelen, rugleuning, zitbank.

Het terugplaatsen van de zijpanelen was uiteindelijk de meest rottige klus van allemaal #*!*:

Gouden tip voor wie het ook moet doen : koop van meet af aan nieuwe witte clips waarmee de panelen in de carrosseriegaten klemmen. Die clips zijn maar gemaakt om één of een paar keer in/uit te komen…waardoor zij bij hergebruik/hermontage al te gemakkelijk uit de gaten springen.

Nog een tip : bevestig de clips vooraf op het paneel in de kleinste “klik”opening van de zwarte houdertjes (en niet in de carrosseriegaten).



Vergeet ook niet om het raamrubber ook hier over het paneel te laten geleiden…

Ik heb zitten sukkelen met steeds openspringende clips met gevolg dat ik altijd diende te herbeginnen en het paneel talloze keren over de onderste rand van het gordelpaneel van de B stijl is “geschuurd” met schade aan het leder op de panelen van de B stijlen tot gevolg. Jammer, maar daar vind ik voorlopig nog wel iets op ter camouflage tot wanneer ik ook hier nog eens twee nog intact zijnde beige panelen voor de B stijlen (tot chassisnummer 9964) tracht te scoren.

Dan de rug van de bank en de zitbank erin. Dit gaat makkelijk : rug over de 3 haken aan de bovenzijde en onderaan links en echts over de metalen strookjes en die ombuigen.

De zitbank gewoon krachtig over de klemmen duwen.

Vervolgens de houten dashboardpanelen teruggeplaatst.









Nadien nog de beide voorstoelen teruggeplaatst en één en ander met succes getest en natuurlijk, een proefritje... Oh, wat deed dat deugd, de 780 weer op de baan te hebben na een revalidatiekuur van meer dan zes weken…

7) Nog hangende : herstelling van het originele Tunerdeck TD-3046

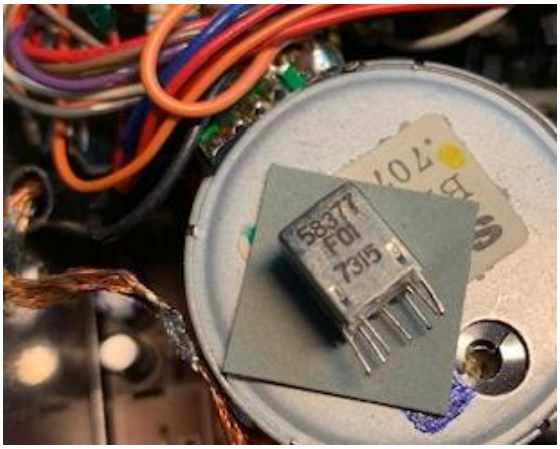
Ik wil de auto zo origineel mogelijk houden, inclusief de autoradio met cassettedeck en equalizer.

Vorig jaar had mijn pa de originele luidsprekers al hersteld : de rubbers rond de metalen ophanging van de luidsprekers was met de jaren verstorven zodat de conus geen houvast meer had.

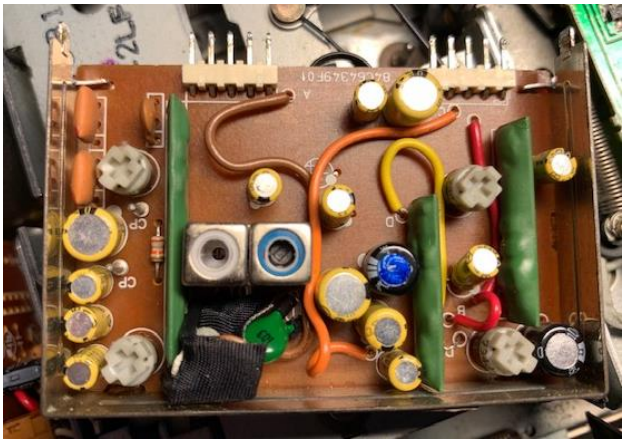
Deze rubbers via internet besteld en gelijmd met succes !



De radio zelf heeft een probleem, nl. enkel op de FM band, valt hij nu en dan weg.



Het blijkt dat er op de tunerprintplaat een instelbare spoel met ferrietkern kapot is (ferriet kan breken en de ferrietkern is eruit).



Het is nu zoeken naar een dergelijke spoel… Tevens ben ik op zoek naar een schema van dit tuner deck. Indien iemand dit heeft, zou ik dat graag vernemen.

Voilà, tot hier mijn beschrijving van vele dagen, gigantisch veel uren weekend- en avondwerk om de 780 te herstellen in zijn glorie van weleer. Ik heb het met plezier gedaan, de momenten dat het het tegenging zijn vergeten en heb hier de tips neergeschreven om die tegenslagen te voorkomen. Ik hoop dat andere eigenaars van een 780 hier wat aan hebben.

Vriendelijke groet,

Tom Van den Bossche