

In der deutschen Zulassungsliste nimmt Volvo einen relativ bescheidenen Platz ein: Hinter DAF und Alfa Romeo rangiert das schwedische Fabrikat an 14. Stelle. Doch keine der 13 anderen Marken kann eine so steile Absatzkurve vorweisen wie die deutsche Volvo-Filiale: 1968 wurden 2400 Pkw an den Mann gebracht, 1969 waren es bereits 4000. Ein Jahr später hatte sich die Zulassungszahl auf 8000 verdoppelt, und 1971 wurde die Zehntausender-Grenze um mehr als 600 überschritten.

Diese Erfolgszahlen haben die Schweden in erster Linie einem außergewöhnlich



Volvos Sicherheitskäfig: Während sich Bug und Heck beim Unfall nach Plan verformen, sitzen die Insassen in einer stabilen Zelle mit eingearbeiteten Überrollbügeln. Die Profilbalken sind aus 1,4–2 mm dickem Stahlblech.

guten Sicherheits-Image zu verdanken, das von ihren Werbeleuten mit großem Geschick genährt wurde: Auf Volvo-Anzeigen sieht man keine quietschenden Reifen und brüllenden Auspuffrohre, sondern werdende Mütter und glückliche Kinder, die Vatis guter Heimkehr entgegensehen.

Ein Elefant auf dem Dach oder eine Pyramide von sieben aufeinandergestapelten Volvos – mit solchen Bildern ließ sich die »Sicherheit aus Schwedenstahl« augenfällig demonstrieren.

Tatsächlich haben sich die Volvo-Ingenieure auch alle Mühe gegeben, ihre Kunden für den Fall eines Unfalls zu wappnen (siehe die Zeichnung oben). Sicherheitszelle und Knautschzone sind freilich Vokabeln, die heute in jedem besseren Autoprospekt auftauchen, und es stellt sich langsam die Frage, wo die Sicherheit nun eigentlich anfängt und welches der Sicherste der Sichereren ist.

Eine Antwort darauf wäre möglich –

wenn die Autohersteller die Daten, die sie bei ihren Crash-Tests messen, ebenso bereitwillig veröffentlichen würden wie PS-Zahl und Höchstgeschwindigkeit. Das aber tun sie nicht.

Mißt man jedoch einmal die Innere Sicherheit an den äußeren Kennzeichen, dann ist der Volvo der deutschen Konkurrenz überlegen. Denn wer hat hier schon eine Verbundglasscheibe und ein gepolstertes Dach? Und wer baut serienmäßig Sicherheitsgurte und Kopfstützen ein? Noch nicht mal Mercedes.

Kaufmotiv Nr. 2 der Volvo-Kundschaft: Dem Skandinavier geht der Ruf voraus,



Daran muß man sich erst gewöhnen: die Handbremse liegt nicht rechts, sondern links neben dem Fahrersitz. Auf dem Mitteltunnel hätte sie keinen Platz – da sitzen die Schlösser der serienmäßig eingebauten Sicherheitsgurte.

besonders solide und langlebig zu sein. Auch dem läßt sich kaum widersprechen: Zwar gab es vor einigen Jahren eine Krise, aber heute ist auch an den in Belgien montierten Wagen nichts auszusetzen. Beim ADAC gehen jedenfalls nur ganz selten Klagebriefe enttäuschter Volvo-Besitzer ein.

Nun muß es sich aber auch das sicherste und solideste Auto gefallen lassen, auch in puncto Fahreigenschaften, Fahrkomfort und Bedienung an der Konkurrenz gemessen zu werden. Zu diesem Behuf führen wir die beiden wichtigsten Vertreter der Volvo-Familie: den 144 S und den 164 E.

Seit seinem Erscheinen in Mitteleuropa hat der Volvo 144 mit einem bösen Spitznamen zu kämpfen: Autotester beliebten ihn als den »schnellsten Lastwagen der Welt« zu bezeichnen.

In der Tat hat der Fahrer schon beim Einsteigen den Eindruck, hinter dem Steuer eines älteren 5-Tonnners Platz zu



Beide Modelle:

- ★ Sachliche Karosserie mit viel Platz im Innenraum und sehr großem Kofferraum
- ★ Hohes Maß an passiver Sicherheit; Gurte und Kopfstützen serienmäßig
- ★ Solide Verarbeitung, dauerhafter Rostschutz, 1 Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung
- ★ Insgesamt gutmütige Fahreigenschaften, gutes Anzugsvermögen auf winterlichen Straßen
- ★ Mustergültige Bremsanlage
- ★ Wendekreisdurchmesser nur 10 m
- ★ Schnell wirksame, gut dosierbare Heizung, serienmäßig elektrische Heckscheibenheizung





und 164 E

nehmen: Ein riesiges Lenkrad legt sich ihm in den Schoß. Trotz des gewaltigen Umfangs von 42 cm läßt es sich jedoch beim Rangieren nur unter Einsatz erheblicher Muskelkräfte bewegen, und nur die überraschende Entdeckung, daß dieser 4,64 m lange Wagen einen Wendekreis von nicht einmal 10 m beschreibt, vermag einen mit der anstrengenden Kurbelei zu versöhnen. Bei zügiger Fahrt sind die Lenkkräfte gerade richtig, und der Kurs läßt sich jederzeit schnell und genau korrigieren.

Diese Eigenschaft erweist sich als besonders nützlich, sobald man mit höherem

- ★ Außergewöhnlich gute Sitze mit vielen Verstellmöglichkeiten
- ★ Sehr stabile, gummibelegte Stoßstangen
- Federungskomfort nicht befriedigend
- Ungewöhnlich großes, unhandliches Lenkrad
- Scheibenwischer und Scheibenwascher sehr schlecht zu bedienen
- Zeituhr nicht im Blickfeld, Radio vom Fahrer kaum zu erreichen
- Türschlösser lassen sich zu schwer öffnen

144 S:

- ★ Leichtgängige, sehr exakte Schaltung
- Bei höheren Drehzahlen wird der Motor zu laut

- Auf schlechter Straße neigt die Hinterachse zum Versetzen
- Lenkung beim Rangieren schwergängig
- Keine Ablagemöglichkeiten in der Nähe des Fahrersitzes

164 E:

- ★ Starker, elastischer und leiser 6-Zylinder-Motor
- ★ Auch mit der empfehlenswerten Automatik gute Fahrleistungen: 0-100 in 13 sec, Höchstgeschwindigkeit 188 km/h
- ★ Sehr reichhaltige Ausstattung
- Servolenkung nicht zielgenau genug
- Bei niedrigem Tempo werden Fahrbahnstöße auf die Lenksäule übertragen

Der 144 S und seine Konkurrenz

	cm	PS	0-100 (sec)	km/h	DM 4türig
Audi 100 GL	1871	112	11	180	12 350
Opel Rek. L 1900	1897	97	14	161	10 515
Ford Cons. L 2000	1955	99	14	161	10 500
Peugeot 504 Inj.	1971	104	12	170	12 290
Volvo 144 S	1985	100	14	160	14 130
Mercedes 200	1988	95	15	160	13 931
BMW 2000	1990	100	13	168	13 790

Der 164 E und seine Konkurrenz

Mercedes 280 SE	2778	160	12	185	24 553
Opel Adm. 2800 E	2784	165	12	188	22 685
BMW 2800	2788	170	11	193	21 536
Volvo 164 E	2979	160	13	188	22 200
Fiat 130	3238	165	12	185	19 980

Fahrleistungen mit Automatik, Preise inklusive Automatik und Servolenkung

Volvo 144 und 164 (hier der 164 mit Automatik) haben die gleichen Armaturen. Das übergroße Lenkrad steht dem Fahrer steil vor der Brust. Den Drehzahlmesser gibt es als Extra. Schlecht, daß er sich nicht organisch einbauen läßt.



Tempo auf eine Holperstrecke gerät. Denn so spursicher der Volvo auf guter Straße ist, auf kurzen Bodenwellen macht die starre Hinterachse mit den schweren 15-Zoll-Rädern allzugern ein paar muntere Seitensprünge. Gefährlich ist die Sache nicht, denn insgesamt gesehen benimmt sich der Volvo recht gutmütig, aber was man einem Wagen für 8000 Mark ankreidet, mag man bei einem 14000-Mark-Auto eigentlich nicht mehr hinnehmen.

Die stramme Federung (bedingt durch den großen Hecküberhang) läßt natürlich auch keine besonderen Komfort-Gefühle aufkommen: Was Bodenhaftung und Federungskomfort betrifft, sind Mercedes 200, Audi 100 und – um bei den Heckantrieb-Wagen zu bleiben – Peugeot 504 dem Volvo klar überlegen.

Volvo 144 S und 164 E

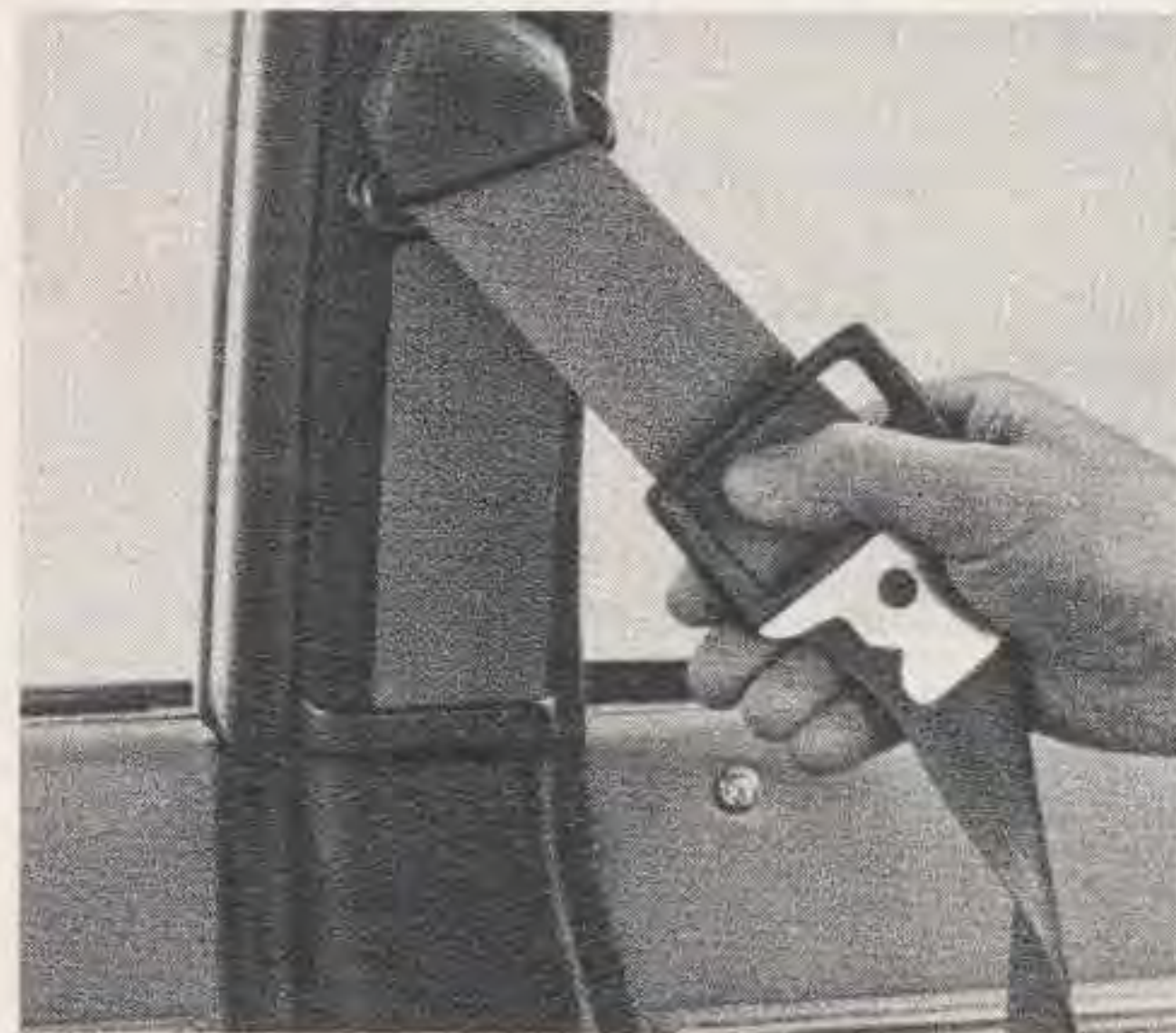


Den 164 erkennt man an dem Rolls-Royce-ähnlichen Kühlergrill und den eingebauten Nebelscheinwerfern. Das »Ordensband« trug übrigens schon 1927 der erste Volvo.

Zu den eckigen Bewegungen paßt auch der rauhe Ton, den der Nordländer bei höheren Drehzahlen anschlägt: ab 4000 Touren schwillt der Motorlärm so stark an, daß man sich den gegen Aufpreis erhältlichen Drehzahlmesser getrost sparen kann.

Das markige Gebrüll ist indes kein Ausdruck von besonderem Temperament; ein Beschleunigungswert von 15 sec für 0–100 ist in dieser Klasse nichts Aufregendes, und wenn das Tachoband einmal die 130 erreicht hat, schreitet es nur noch sehr gemächlich der Spitze von 160 km/h entgegen. Für seine Dienste verlangt der Motor einen Lohn von 12–16 Liter vom besten Super; der Testdurchschnitt lag bei 13,8 Liter auf 100 km.

In Sachen Bedienung müssen wir dem Volvo eine saftige Zitrone verpassen: Radio, Aschenbecher und Warnblinker sind viel zu weit weg, und auch nach den anderen Knöpfen muß man sich strecken. Ganz miserabel: Daß man mit einer Hand lenken und mit der anderen ans Armatu-



Das könnten alle Autohersteller einbauen, wenn sie nur wollten: Beim Volvo 164 verschwinden die Automatikgurte hinter der Türpfosten-Verkleidung.

renbrett langen muß, um Wischer und Wäscher in Betrieb zu setzen. So etwas sollte Volvo eigentlich gegen die Ehre gehen.

Die Handbremse (links neben dem Fahrer!) ist dagegen gut zu erreichen, der Schaltknüppel arbeitet exakt und trocken, die 4 Scheibenbremsen lassen sich über ein Servogerät leicht bedienen und genau dosieren. Wenn es sein muß, packen sie kräftig zu und sorgen für einen kurzen, spurtreuen Bremsweg. Das originale Zweikreis-System von Volvo (»2 mal 3«) ist bekannt: Wenn ein Bremskreis ausfällt, bremsen immer noch die beiden Vorderräder und ein Hinterrad.

Fotos: Werner F. Vollmer

Auch die Volvo-Sitze sind mit Recht zu einiger Berühmtheit gelangt: Sie sind anatomisch korrekt geformt, richtig gepolstert und so vielseitig verstellbar, daß fast jeder die optimale Sitzposition findet. Sogar eine verstellbare Lendenwirbelstütze hat man eingebaut.

Sitze und Bremsen bleiben jedoch die einzigen Punkte, in denen der 144 S beim Fahren Überdurchschnittliches zu bieten hat – über dem löblichen Streben nach Sicherheit und langer Lebensdauer scheinen die Volvo-Ingenieure vergessen zu haben, daß man in dieser Preisklasse auch einige Ansprüche an Fahreigenschaften und Fahrkultur stellen darf. In dieser Hinsicht gefiel uns der Volvo 164 E ein ganzes Stück besser. Der »gro-



Mustergültig sind auch die Steckschlösser, die auf dem Mitteltunnel montiert sind. Ein Zug an dem roten Hebel, und schon springt die Metallzunge heraus.

ße« Volvo wirkt auf den ersten Blick größer und wuchtiger als sein »kleiner« Bruder, wenn man aber nachmißt, dann sind es nur 8 cm, die vorne angesetzt wurden. Ein 10 cm längerer Radstand, das höhere Gewicht (1400 kg) und eine anders abgestimmte Federung führen dazu, daß sich die Hinterachse ruhiger gebärdet und man von einem befriedigenden Komfort reden kann.

Was unangenehm auffiel: daß bei langsamer Fahrt Unebenheiten stoßartig auf die Lenksäule übertragen werden. Da ist noch einiges zu tun. Vielleicht sollte man vorne auch stärkere Stabilisatoren ein-

bauen, um die recht starke Aufbauneigung zu vermindern. Auch das Untersteuern ist in der Kurve ausgeprägter als bei den Vierzylindern.

Das liegt in erster Linie an dem schwereren Motor. Für den 164 hat Volvo einen Reihen-Sechszylinder entwickelt, der mit

2 Vergasern 130 PS, mit elektronisch gesteuerter Benzineinspritzung aber 160 PS hergibt. Mit dem Normalmotor wirkt das Auto etwas müde, der E-Motor ist in jedem Fall vorzuziehen. Selbst in Verbindung mit der empfehlenswerten, unauffällig arbeitenden Automatik (1000 DM Aufpreis) sorgt dieser Bulle bei einem Verbrauch von 14–19 Litern für einen gewaltigen Antritt, eine gute Beschleunigung und eine hohe Spitze. Dabei verrichtet er seine Arbeit so leise, daß man sich als Fahrer eines 144 S nichts sehnlicher wünscht als die beiden zusätzlichen Zylinder.

Auch das Rangieren ist im großen Volvo weniger strapaziös, denn er wird serienmäßig mit einer Servolenkung geliefert.



Der Kofferraum ist riesengroß. Nach VDA-Norm faßt er 553 Liter. Das Gepäck muß man allerdings sehr mühsam über die hohe Bordwand heben.

Diese Lenkung sollte allerdings direkter arbeiten und mehr Kontakt zur Fahrbahn vermitteln, speziell in der Mittel-lage ist sie zu schwammig. Und das Riesen-Lenkrad ist hier natürlich ganz und gar unangebracht.

Die übrige Bedienung entspricht mit allen Vor- und Nachteilen dem 144 S. Die Ausstattung ist dagegen noch opulenter, sogar echte Ledersitze sind drin. Aber warum? Auf Stoff sitzt man besser und billiger.

Und für einen Tausender weniger wäre der 164 E im Konkurrenzvergleich noch attraktiver. MC