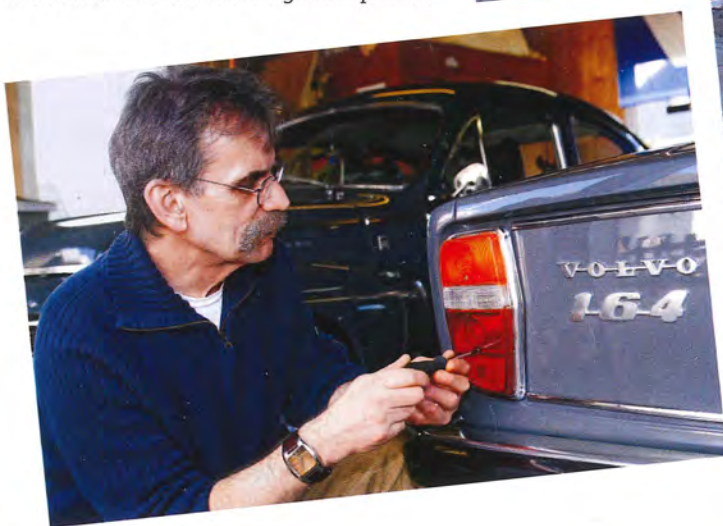




■ Wie ist Heinz Vollmerhausen auf Volvo gekommen? Ganz einfach. In den 80er Jahren suchte er ein Alltagsgefährt mit individueller Note, und da kam ein Volvo 745 für die Familie mit fünf Kindern gerade recht. Doch es gibt noch eine andere Leidenschaft – das Werkeln und Tüfteln. Und mit einem Blick auf seine beiden Volvo-Oldies in der Garage meint er: „Früher hat man geschraubt, um Geld zu sparen. Heute macht man das als Hobby.“

Vor einigen Jahren hatte es dem Sauerländer wieder in den Fingern geuckt, und so investierte er einen Teil des Geldes seiner Lebensversicherung in einen Buckel-Volvo, den er mit Hilfe eines Kfz-Mechanikers komplett restaurierte. In Bezug auf das Hämmern, Schrauben und Schweißen ist Vollmerhausen ein Autodidakt, „und nach dem Buckel-Volvo fühlte ich mich so fit, dass ich den 164 allein anging.“

Den 164 bezeichnet er als seine heimliche Liebe. Aufgestöbert hat er den Wagen übers Internet, Standort Schleswig-Holstein. Geschickterweise wohnt dort seine Tochter, und als er sie besuchte, schaute er bei dem Händler mit dem Volvo vorbei. Weil er ein sehr penibler Schrauber ist und ein möglichst perfek-



Arbeiten am Heck
Vollmerhausen befestigt
das fein sauberlich
geputzte Rücklichtglas

VOLVO
164



DER GROSSE RARE AUS DEM NORDEN

MIT VIEL AKRIBIE RESTAURIERTE HEINZ VOLLMERHAUSEN AUS HERSCHIED BEI LÜDENSCHIED EINEN VOLVO 164, JENES OBERKLASSE-MODELL AUS SCHWEDEN, DAS SCHON ZU SEINER BAUZEIT IN DEUTSCHLAND SELTEN ZU SEHEN WAR.





Luftdruck-Kontrolle
ZUR WERKSTATT-AUSRÜSTUNG
GEHÖRT EIN KOMPRESSOR,
DER BEI VIELEM HILFREICH IST



An der Werkbank
ALLES NOCH IN ORDNUNG?
HEINZ VOLLMERHAUSEN
SCHAUT DEN VERTEILER AN



Hilfreiche Literatur
EIN WICHTIGES HILFSMITTEL
BEI DER RESTAURIERUNG WAR
DAS WERKSTATTHANDBUCH

tes Auto haben möchte, kalkulierte er von vornherein eine Totalrestaurierung ein. Dennoch war er vom Zustand der Karosserie begeistert. „Weitestgehend Erstlack, je eine Delle in den rechten Türen, keine sichtbare Durchrostung.“ Und dann war das Auto auch noch in seiner Lieblingsfarbe lackiert – Grau.

Nur die geforderten 4000 Euro wollte Vollmerhausen nicht zahlen. Zuversichtlich hoffte er auf einen baldigen Preisnachlass. Sein Wunsch ging in Erfüllung. Der Händler wurde den Wagen für dieses Geld und wegen der wenig begehrten Farbe nicht los, und als Vollmerhausen ihm irgendwann 2000 Euro bot, willigte er widerwillig und genervt ein.

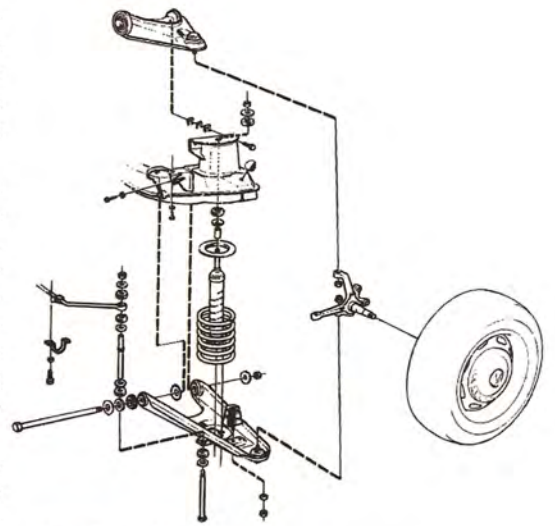
EIN GÜNSTIGER KAUF

„Aber nur, wenn er innerhalb von zwei Tagen abgeholt wird“, lautete die Bedingung. Das ließ sich machen. Seiner Gattin, die ihn mit Vergnügen auf Ausfahrten

im Buckel-Volvo begleitet, stellte Vollmerhausen seine Neuerwerbung als „Zeitvertreib fürs Rentenalter“ vor. Doch dem damals 54-Jährigen ging plötzlich die Geduld aus, darum begann er, den 164 zu zerlegen.

Das erledigte er vorbildlich. Zu den jeweiligen Baugruppen gehörende Schrauben sortierte er in Tütchen ein, von diversen Teilen oder auch Verkabelungen der Elektrik machte er Detailfotos, die ihm später bei der Montage hilfreich sein konnten. Den Sechszylindermotor und das Getriebe baute er aus und brachte die Teile zwecks Überholung zur Firma Buttkereit nach Duisburg.

Er selbst kümmerte sich um die Karosserie. Tatsächlich entdeckte er nach Demontage des Vorderkotflügels nur ein kleines Rostloch in der A-Säule, ansonsten mussten lediglich die seitlichen Reserveradmulden im Heck ersetzt werden. Die bekam er als Nachfertigung,



Vorderachse

DIE QUERLENKER KAMEN NEU, WEIL DIE AUFNAHMEN FÜR DIE KUGELGELENKE SCHADEN GENOMMEN HATTEN



GUTER ZUSTAND

Der Volvo 164 präsentierte sich noch im Erstlack. Ein wichtiges Argument für den Kauf war für Heinz Vollmerhausen nicht nur die Lackierung, denn Grau ist seine Lieblingsfarbe, sondern die Tatsache, dass es keine sichtbaren Durchrostungen gab. Später entdeckte er nach Abnahme des Kotflügels ein kleines Loch in der A-Säule (1), und dass die Reserveradmulden (2) schon mal geschweißt worden sind.



NUR OBERFLÄCHLICHER ROST

Nach der Demontage der Batterie kam zwar Rost (1) zum Vorschein, aber der hatte das Metall noch nicht durchgenagt. Die Frontmaske (2) lässt sich demonstrieren. Vollmerhausen gab sie zum Sandstrahlen. Danach mussten kleinere zum Vorschein gekommene Rostlöcher geschweißt werden. Der mit Klebeband reparierte Schlauch (3) gehört zur Luftvorwärmung, die Volvo beim 164 damals vorsah.

RESTAURIERUNG

KAUFORT/JAHR
Neumünster 2007

KAUFZUSTAND
Erstlack, teilweise nachlackiert. Dellen in Türen rechts, keine sichtbaren Durchrostungen. Technik überholungsbedürftig

VORGESCHICHTE
Die schwedische Erstbesitzerin fuhr den Wagen 30 Jahre, dann wurde er stillgelegt. Ein in Schweden lebender Engländer erwarb das Auto, um es zu restaurieren, gab es jedoch nach Einspruch seiner Frau wieder ab. Über einen Zwischenhändler kam der 164 nach Deutschland

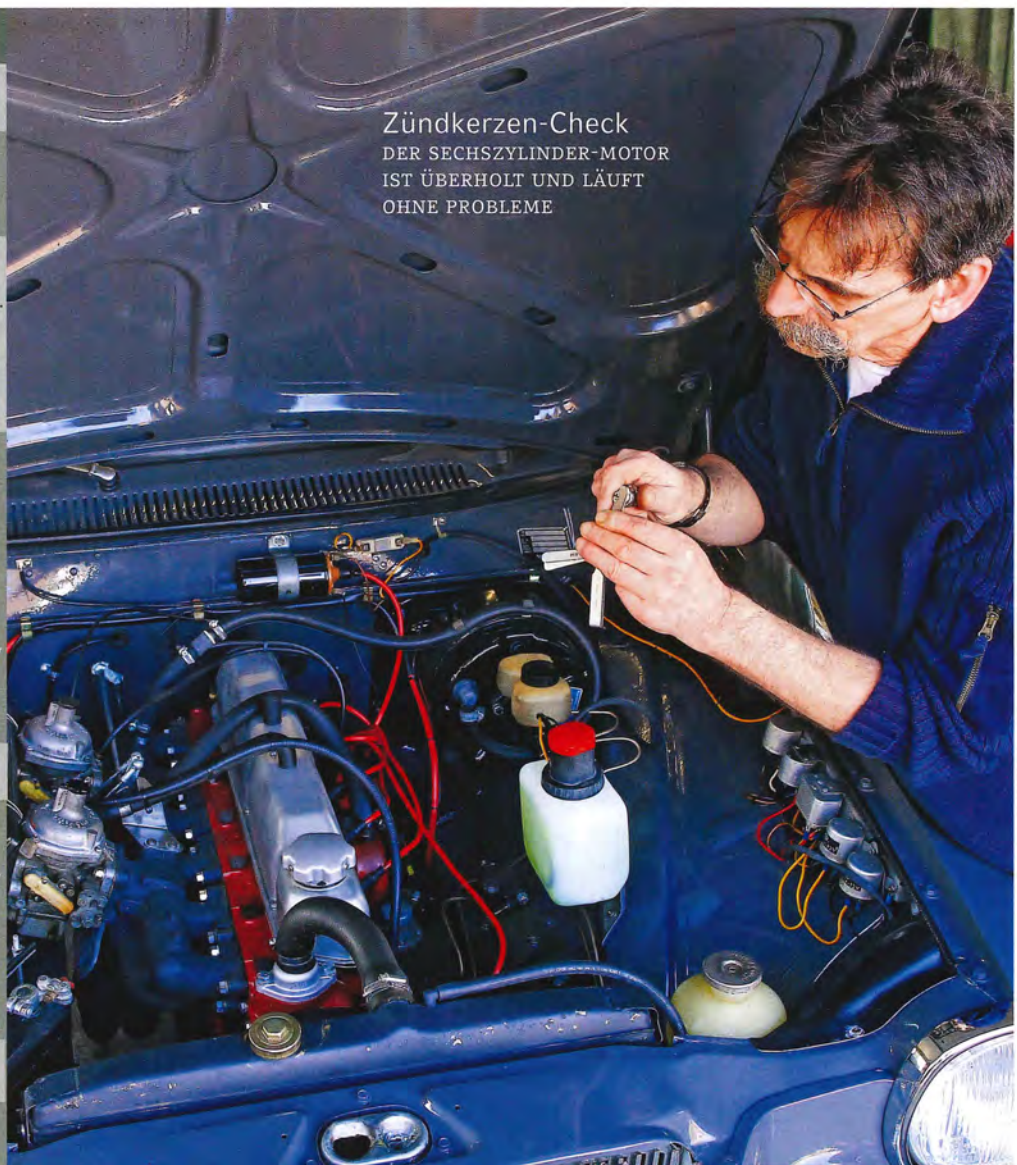
RESTAURIERUNGSUMFANG
Totalrestauration der Karosserie, Unterbodenschutz entfernt und neuer Rostschutzaufbau, Lackierung im originalen Grau. Achsen sandgestrahlt, lackiert und mit neuen Buchsen, Federn und Dämpfern überholt, obere und untere Querlenker erneuert, Bremsanlage komplett überholt, Motor- und Getriebe revidiert. Lampen, Auspuff, Kupplung, Spur- und Lenkstange, Fenster- und Türdichtungen erneuert, Felgen pulverbeschichtet. Neue Reifen, Sitze statt mit Velours mit Leder bezogen und Kopfstützen eingebaut

RESTAURIERUNGSDAUER
Von Mai 2007 bis April 2009

FACHKUNDIGE UNTERSTÜTZUNG UND ERSATZTEILLIEFERANTEN
Thomas Müller, 58849 Herscheid (Sattler), Tel. 023 57/90 33 23, Buttkereit (Motor- und Getriebeüberholung) www.buttkereit-online.de, Wagner & Günther (Teile), www.w-und-g.de, Chrome and Spares (Teile), www.chrome-spares.com, Korrosionsschutzdepot (POR 15), www.korrosionsschutz-depot.de

KOSTEN
Zirka 22 000 Euro ohne Eigenleistung

FAHRZEUGWERT
Laut Gutachten 13 500 Euro

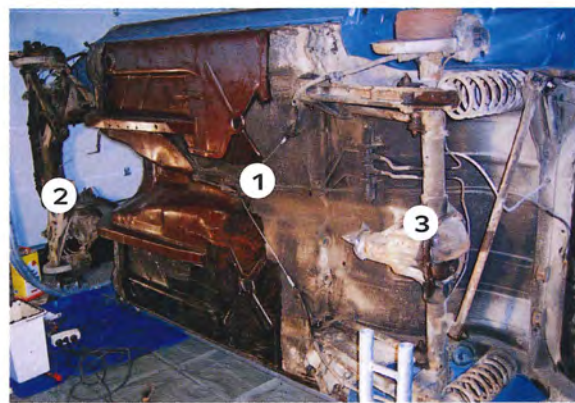


Zündkerzen-Check
DER SECHSZYLINDER-MOTOR
IST ÜBERHOLT UND LÄUFT
OHNE PROBLEME



MOTOR UND GETRIEBE

Den Ausbau von **Motor und Getriebe (1)** meisterte Vollmerhausen ohne fremde Hilfe, abgesehen von einem speziellen Hebekran. Als Vorteil erweist sich dabei, dass man die Frontmaske demontieren kann. Die Überholung des Sechszylinderaggregats und des Vierganggetriebes gab er in die Hände eines Spezialisten. Am Motor waren die Zylinderkopfdichtung defekt und die Nockenwelle eingelaufen.

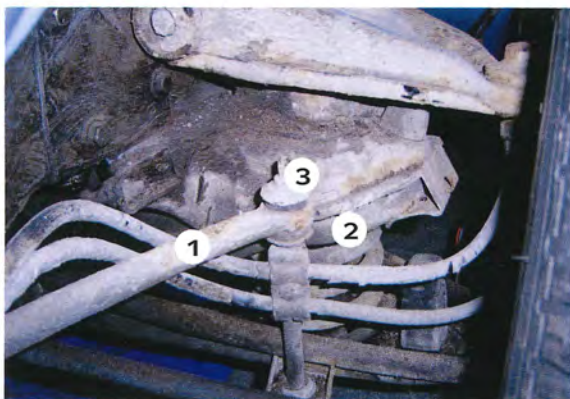


VOLVO IN SEITENLAGE

Nach Demontage des Motors brachte Vollmerhausen mit Hilfe eines Kippwagenhebers den Volvo in die Seitenlage. Nun konnte er bequem den **Unterboden (1)** mit Heißluftfön und Spachtel von seiner Schutzschicht befreien. Anschließend trug er das Korrosionsschutzmittel POR 15 auf. Nach dieser Aktion drehte er den 164 wieder um, stellte die Karosserie auf Holzklötze und demontierte die **Achsen (2, 3)**.



Schrauben nachziehen
Während das Herrchen
schraubte, war Hund Frieda
immer in der Nähe



DIE VORDERACHSE

So sah die verschlissene Vorderachse des Volvo vor der Restaurierung aus. Teile wie die **Querlenker (1)** kamen zum Sandstrahler, mussten aber letztlich doch erneuert werden. Auch die **Federn (2)** sowie alle **Gummis (3)** der Radaufhängung kamen natürlich neu. Ebenso die Stoßdämpfer. Um Gummis einpressen zu können, ließ sich Vollmerhausen ein entsprechendes Werkzeug in einer Kfz-Werkstatt.



AUF DEM WEG ZUM LACKIERER

Die reparierte und grundierte **Frontmaske (1)** ist wieder montiert, ebenso die **Vorderkotflügel (2)**. Alle Scheiben sind draußen. Bevor der Wagen zur Lackiererei kam, wurde der Motorraum in der Garage auslackiert und dann die überholte Maschine und das Getriebe eingebaut. Auch die überholten Achsen sind bereits an ihrem Platz. So ließ sich der Volvo aus eigener Kraft rangieren.

VOLVO 164

MOTOR	Wassergekühlter Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor (Typ B30A) aus Grauguss, Kurbelwelle siebenfach gelagert, zwei Ventile je Brennraum, über eine seitliche Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt		Karosserie/ FAHRWERK	Viertürige selbsttragende Ganzstahl-Karosserie	
	BOHRUNG X HUB	88,9 x 80 mm		VORDERRADAUFHÄNGUNG	einzelne an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator
	HUBRAUM	2778 cm³		HINTERRADAUFHÄNGUNG	Starrachse an Längslenkern und Schraubenfedern, Panhardstab
	VERDICHUNG	9,2:1		DÄMPFUNG	Teleskopstoßdämpfer
	LEISTUNG	130 PS bei 5000/min		BREMSEN	Scheibenbremsen, Handbremse auf separate Trommel
	DREHMOMENT	210 Nm bei 2500/min		LENKUNG	Kugelumlauf lenkung
	GEMISCHAUFBEREITUNG	Zwei Zenith-Stromberg-Horizontalvergaser		RÄDER	4,5 J x 15
	ZÜNDUNG	Batterie/Spule		BEREIFUNG	165 SR 15
	SCHMIERUNG	Druckumlaufschmierung mit Ölfilter		RADSTAND	2700 mm
				SPUR VORN/HINTEN	1350/1350 mm
KRAFT- ÜBERTRAGUNG	Synchronisiertes Vierganggetriebe oder Borg-Warner Getriebeautomatik		MASS/GEWICHT	LÄNGE X BREITE X HÖHE	4705/1735/1435 mm
	KUPPLUNG	Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung		GEWICHT	1340 Kilogramm
	ÜBERSETZUNGEN	Schaltgetriebe: I. 3,14, II. 1,97, III. 1,34, IV. 1,0		BESCHLEUNIGUNG	0 bis 100 km/h in ca. 13,5 s
	ANTRIEBSACHSE	hinten		HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	ca. 180 km/h
				VERBRAUCH	rund 15 Liter/100 km/h
			FAHRLEISTUNGEN/ VERBRAUCH	1968 bis 1975 – 153 179 Exemplare einschließlich der Einspritzmodelle	
			BAUZEIT/ STÜCKZAHL		

allerdings in mäßiger Passform. Mit Hilfe eines Kippwagenhebers brachte er den Wagen in Seitenlage, sodass er bequem am Unterboden arbeiten konnte.

Mit Spachtel und Heißluftfön entfernte er den Unterbodenschutz, setzte zusätzlich eine Topfbürste ein, und am Schluss erfolgte eine Reinigung mit Waschbenzin. Nachdem keine weiteren Roststellen mehr zu finden waren, entschied sich Vollmerhausen für den in der Szene bekannten Korrosionsschutzanstrich POR 15.

Der wird in mehreren Schichten aufgebracht, wenn möglich nass in nass, weil nach dem Trocknen die nächste Schicht nur mehr schwerlich Halt findet. „Deshalb musste ich nachts mal aufstehen“, erinnert sich der Volvo-Schrauber.

Die Achs- beziehungsweise Rad- aufhängungsteile gab er nach der Demontage zum Sandstrahler, der übereifrig zu Werke ging. An den Querlenkern entfernte er die angebrachten Abklebungen und damit den Schutz für die Aufnahmen der Kugelgelenke. Dadurch waren die Querlenker nach dem Strahlen unbrauchbar – Vollmerhausen musste neue besorgen.

Das Auslackieren des Motorraums sollte übrigens in der Garage erfolgen. Ausgerechnet war es gerade Dezember, aber Vollmerhausen wollte die Arbeiten nur ungern bis zum warmen Frühjahr ruhen lassen. „Denn so bald man ein paar Tage raus ist, muss man sich erst wieder mühsam einarbeiten“, lautet seine Erfahrung. So klebte er zunächst alles, was in der Nähe des Volvo stand, mit Folie ab, um es vor Spritzstaub zu schützen. Dann heizte er die Garage mit einem Gasheizstrahler vor, damit das

Blech des Autos nicht zu kühl war, und ein Lackierer spritzte anschließend den Motorraum aus.

Nach den überholten Achsen konnte nun die mittlerweile revidierte Motor- und Getriebeeinheit montiert werden. Nachfolgend wurde der Wagen zum Lackierer gebracht, wobei Teile wie Hauben und Türen separat ihre graue Farbschicht erhielten.

Nachdem die Lackiererei endlich ihren Auftrag erledigt hatte, musste Vollmerhausen etliches an Ärger schlucken. Beim Zusammenbau der Tür stellte er zu spät fest, dass es nötig gewesen wäre, vor dem Anbringen der Rahmen die Scheibe in die Tür zu schieben. „So etwas steht natürlich nicht im Werkstatt- handbuch“, bemängelt er. Beim zweiten Anlauf klappte es zwar besser, aber es sollte wieder alles vergebens sein.

Nachdem er stundenlang um optimale Türpassungen gekämpft hatte, bemerkte er beim Anbringen der Zielleisten, dass in den rechten Türen immer noch die Dellen waren. Die Lackiererei hatte vergessen, sie auszubeulen.

ÄRGER MIT DER LACKIEREREI

Gemeinerweise waren die Dellen so gleichmäßig, dass Vollmerhausen das Versäumnis des Lackierers erst beim Ansetzen der Zielleiste sah. Doch es half nichts, die Türen mussten wieder raus.

Ansonsten verlief alles wie am Schnürchen. Die Komplettierung des Wagens klappte dank der guten Dokumentation bei der Demontage ohne Probleme. Benötigte Neuteile waren nur schwierig zu beschaffen, wenn es sich um spezielle 164er-Komponenten handelte. Dann war Geduld gefragt. So trieb



Im Volvo unterwegs

DER 164 WIRD BEI OLDTIMER- RALLYES EINGESATZT. DIE GATTIN NAVIGIERT

der Volvo-Fan mit Hilfe des Internets und diverser Händlerkontakte in Belgien eine Zielleiste für den Vorderkotflügel auf, und in Schweden fand er ein Lenkgetriebe für seinen 164, der noch keine Servolenkung besitzt.

Die Arbeit hat sich gelohnt. Ein Gutachten attestiert dem Wagen die Zustandsnote 1-. Ein Prachtstück also. Ein neues Projekt ist derzeit nicht in Sicht. Obwohl, ein Volvo PV 831, wie er in den Fünfzigern als Taxi in Schweden lief, könnte ihm gefallen. Wer sich auf dem Grundstück umschaute, fragt sich allerdings, wo er den hinstellen will. „Im Moment mache ich gerade die Ausschreibung für eine neue Garage“, grinst er.

TEXT BERND WOYTAL
BILD FACT