D4018

OldtimerPraxis

nur 3,30 DM

Technik · Tipps · Termine

3 März 2001 DM 3,30
Lit. 4300,- · sFr. 3,30 · ÖS. 26,- · dkr 18,- · nkr 21,- · BFR 80,- · LFR 79,- · hfl 5,- · skr 22,50 · Ptas. 350,-
VF MEDIEN GRUPPE MAINZ
4 399118 103304 03

Steyr-Puch 650 TR: Die Story einer kleinen Krawall-Kugel, die einst die gesamte Rallye-Welt schockierte

Kawasaki Z 900: Welche Überraschungen der legendäre Hightech-Sportler aus Japan für Schrauber bereit hält

Kanten, Strecken, Stauchen

Technik-Grundkurs: Blech richtig formen

Dem Wankel verfallen

Zwei Fans und ihre NSU Ro 80

Dauerläufer aus München

BMW-Einzylinder unter der Lupe

Krebshilfe-Aktion-2000
Die Bilanz der guten Sache – und die Gewinner!

Alternative zur S-Klasse?

Volvo 164

Restaurierungs-Serie: NSU OSL 351 – die Technik seziert

Nord-Stern

Volvo 164 – die schwedische S-Klasse?

Richtig alt ist er nicht, Ansehen genießt er nur bei wenigen, und in Preislisten schafft er kaum den Sprung in fünfstellige Regionen. Warum sollte sich also jemand die Mühe machen, einen Volvo 164 zu restaurieren, zumal das Auto wegen seiner Besonderheiten sicher ein Problemfall wird? Wir trafen einen Enthusiasten, der den einsamen Weg zu einem fast perfekten Ergebnis gegangen ist.

153.000 Volvo 164 sind gebaut worden. Diese Stückzahl entspricht ziemlich genau der Anzahl von Käfern der Sparversion 1200, die 1969 das VW-Werk verließen, damals, als Volvo sein neues Spitzenmodell präsentierte. Als der 164 sechs Jahre später eingestellt wurde, zog der Käfer noch immer seine anachronistische Bahn. Was die Autos miteinander zu tun haben? Nicht viel. Neben dem überwältigenden Erfolg des Wolfsburgers kann der große Volvo kaum mehr als eine kantige Fußnote sein. Stellen wir uns als möglichen Berührungspunkt die Garage eines netten Einfamilienhauses in den frühen Siebzigern vor, in der neben dem Direktionswagen des Hausherrn das Einkaufsauto der Gattin parkt. Mit diesem Bild etablierten Wohlstands ist der 164 hinreichend charakterisiert – und der Käfer aus dieser Geschichte entlassen.

Widmen wir uns dem zeitgenössischen Urteil über den großen Volvo. *auto, motor und sport* machte in Ausgabe 7/72 *„…jene arrivierten Individualisten"* hinterm Steuer des Volvo 164 aus, die sich gern etwas anders als die Masse geben und als Teil ihres Gesamtdesigns genau den *„Schuß Konservatismus"* wünschen, der dem *„aristokratischen Sechszylinder"* inne wohne.

Wie sich die Zeiten doch ändern. Die Wiederbegegnung mit dem 164 erweist sich als eine Lehrstunde in veränderten Sehgewohnheiten. Unsere Erinnerung kennt den großen Volvo als Ahnen jener Generation von Schwedenmobilen, die so sicher waren, dass sie in den Ruf der Gesetzlosigkeit gerieten (wer muss schon die Vorfahrt achten, wenn an seinem Auto sowieso alles zerschellt?), und so kantig, dass man schon vom Hingucken blaue Flecken bekam. Steht er dann aber erst vor einem, der Schwedenpanzer, fällt man aus allen Wolken, weil die vermutete Klobigkeit einfach nicht stattfindet. Noblesse, wie damals von *ams* empfunden, das ja, aber auf einer Skala der Wuchtigkeit ist der Volvo eindeutig in Richtung elegant einzuordnen – auf

Vornehme Zurückhaltung: Das Volvo-164-Interieur ist edel – aber nicht vordergründig luxuriös

der serienmäßigen 165er-Asphaltsägen-Bereifung wirkt er fast zerbrechlich. Selbst der imposante Kühlergrill, der es der Erinnerung nach problemlos mit der Front einer S-Klasse aufnahm, erscheint dem heutigen Auge eher freundlich altmodisch als monumental.

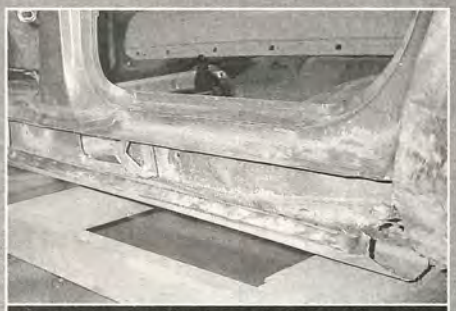
Der Volvo 164 ist ein Zwischenwesen. Besonders deutlich zeigt sich dies im Innenraum. Auf den ersten Blick sieht's hier recht modern aus, eine ordentliche Mittelkonsole sprießt zwischen den Sitzen, der Schalthebel ist so kurz, wie man es heute gern hat (bei den ersten Volvo 144 rührte man noch am langen Stock tief im Fußraum), die Frontscheibe ist in den Wind geneigt und setzt weit vorn an. Auf den zweiten Blick aber verraten die hoch parkenden Wischer, die rohe Plastikblende im Fußraum, die wild verstreuten Bedienknöpfe, vor allem aber der antike Bandtacho, wie nah dieses Auto am 15 Jahre älteren Amazon ist.

Der Blick unter die Haube bestätigt dies. Hier arbeitet ein Reihensechszylinder von 2978 Kubik, lackiert im traditionellen Rot alter Volvo-Motoren. Sein Name ist B30A, und er ist nichts anderes als ein eineinhalbfacher Zweiliter-Vierzylinder, der als B20 in Amazon und Buckel arbeitete und zu deren Ruf der Unzerstörbarkeit beitrug. Die Idee war so einfach wie die Technik: Zwar gab es 1969 modernere Motorenlayouts als eine seitliche Nockenwelle mit Stoßstangen und Kipphebeln, aber warum sollte man mit Millionenaufwand ein neues Triebwerk konstruieren, wenn man mit einem einfachen Kunstgriff genauso weit kam? Was nach Milchmädchenrechnung klingt, funktionierte: Der Sechszylinder tönt sanft, gleichwohl kraftvoll und bringt mit seinen 130 PS 1,4 Tonnen Schwedenstahl recht flott in Bewegung. Ab 1972 wurde er per Einspritzung gefüttert und leistete als B30B sogar 160 PS. Das Ende kam 1975, denn mit dem 164 starb auch der B30 – zumindest als Antrieb für Fahrzeuge mit Rädern. Als Penta-Bootsmotor öffnete sich ihm eine ganz andere Zukunft, aber das soll hier nicht erzählt werden.

Für diese Geschichte ist entscheidend, dass der 164 kaum mehr als eine Fußnote in der Historie eines kleinen Herstellers darstellt, denn zwei Faktoren garantieren das Überleben eines alten Autos: schiere Stückzahl (siehe Käfer) oder hohes Prestige per Markennamen. Volvos Klassiker haben beides nur in beschränktem Maß. Wenn sich einer nun in den

Die Volvo-Karosserien waren auch Anfang der Siebziger überdurchschnittlich solide gebaut...

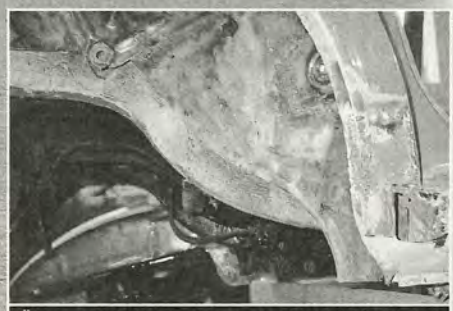
...dennoch zeigte sich der lang vernachlässigte „S-Klassen-Schwede" als stark angegriffen



Die üblichen Verdächtigen: Die Seitenschweller hatten ihre beste Zeit schon lange hinter sich

Reparieren oder austauschen? Keine Frage, die vordere Quertraverse entstand komplett neu

Auf Wiedersehen: Große Teile der hinteren Radhäuser hatten sich beizeiten verabschiedet



Überfordert: Die Sanierung der Blechhülle überließ der Restaurierer einem Karosserie-Künstler

Kopf gesetzt hat, unter diesen erschwerten Bedingungen die Wiedererweckung eines Autos in Angriff zu nehmen, so hat er einen steinigen Pfad vor sich.

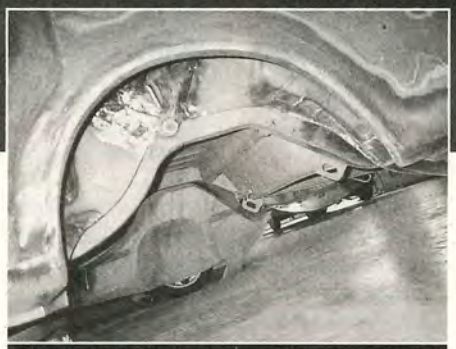
Der Anstoß lag, wie so häufig bei automobilen Liebesaffären, weit in der Vergangenheit. Als Hans Hedtke begann, bei Volvo zu arbeiten, gab es für ihn nichts anderes als den neuen 164 – Form, Technik, Ausstattung, das gelungene Understatement, alles passte. Seine Chefs fuhren den Wagen, und Hedtke wusste, er würde eines Tages auch einen haben.

Wie üblich dauerte es einige Jahre, bis er in diese glückliche Lage kam, und wie üblich hatte der Rost inzwischen seinen Tribut verlangt. Als Hedtke Mitte der Neunziger ernsthaft mit der Suche begann, sah die Sache ziemlich düster aus. Es eilte nicht, also übte Hedtke sich in Geduld, blieb aber am Ball. Und schließlich erzählte ihm jemand von einem alten Auto in einer abgelegenen Scheune: „Da bekommt man dann ziemlich große Ohren", sagt Hedtke. Von einem wirklichen Scheunenfund á la *Maserati für 'nen Tausender* aber war die Sache ziemlich weit entfernt. Wie es sich zeigte, hatte die Bäuerin eigenartige Preisvorstellungen. In dieser Welt ist für Unschuld wenig Platz – inzwischen hat sich bis ins Eck herumgesprochen, welche Begehrlichkeit alte Karren in alten Schuppen auf sich ziehen. Die Bäuerin war durch ihren jüngst verstorbenen Mann klar über den vermeintlichen Wert seines Restaurationsobjektes angewiesen worden, das er zehn Jahre zuvor gerettet hatte, um wieder was Feines draus zu machen. Außerdem wußte sie, dass es in Holland einen guten Markt für solche Autos gibt (dort werden sie auf preisgünstigen Gasbetrieb umgerüstet). So biss Hedtke zunächst auf Granit – zumindest im Rahmen seiner Preisvorstellungen für diesen Trümmerhaufen.

Warum die Holländer dann abwinkten, ist nicht überliefert. Vielleicht lag es am Zustand des Autos, dass Hedtke schließlich doch den Zuschlag bekam. Was dann im Sommer 1996 nach zehn Jahren Dornröschenschlaf aus der Scheune ans Licht rollte, ließ erst einmal sein Herz sinken: „Der Vorbesitzer war einer von denen, die das Messer in die Sau stecken und sagen, *das war's*. Das Auto war teilweise zerlegt, von vollständig keine Rede. Lack hatte es keinen mehr, nur noch schlechte rote Farbe. Grauenvoll."

Aber es war ein 164, Baujahr 1971, mit Vergasermotor und dem großen Kühlergrill, um den die Stoßstange einen respektvollen Bogen schlägt. Der Vorbesitzer hatte das Auto nie angemeldet, nachdem er es aus erster Hand von einem Klempnermeister gekauft hatte. Für den war es ein Lastesel mit Zierleisten gewesen. Beulen und Schrammen sowie eine Hängerkupplung zeugten von einem handfesten Arbeitsleben über 140.000 Kilometer bis zur Abmeldung im Frühjahr 1983. Und dennoch: „So schlimm, wie es aussah – das Auto war eine Schönheit. Also fing ich an." Hedt-

Alle Reparaturbleche wurden selbst angefertigt, beispielsweise auch für die vorderen Längsträger


Kastenprofile verstärken den Hinterwagen rund um die Achsaufnahme – auch sie entstanden neu

Saubere Arbeit: Am Ende stand eine piekfeine Rohkarosse da – und eine saftige Rechnung...

ke wollte keine halben Sachen. Jedes Teil sollte überprüft und in neuwertigen Zustand versetzt werden. Am wenigsten Komplikationen bereitete der Motor, er sprang erstaunlicherweise sofort an. Dennoch hatte Hedtke gewisse Zweifel an den Lagern und zerlegte die Maschine. Mit neuen Kurbelwellen- und Nockenwellenhauptlagern, Ventilen, Dichtungen und frischer Wasserpumpe versehen, wanderte der Block zunächst ins Regal. Der Doppelvergaser wurde zerlegt und gereinigt, erwies sich aber sonst als gesund. Der B30 gehört zu den problemlosen Zonen des 164.

Schlimm wurde es beim Blech und bei den Anbauteilen. Hans Hedtke: „Nachdem der Lack runter war, habe ich kaum glauben mögen, dass die Karosserie noch zu retten war. Dass die vernünftige Instandsetzung meine Möglichkeiten und die eines ganz normalen Karosseriebauers überstieg, war mir klar. Deshalb übergab ich die Rohkarosse einem Darmstädter Blechkünstler und praktizierenden Oldtimernarren, der aus einem Stück Blech ein neues Auto baut."

Obwohl der 164 (wie auch die anderen Volvo) eindeutig zu den gut verarbeiteten Autos seiner Zeit gehört, hatte der Rost ganze Arbeit geleistet: In praktisch jedem Hohlraum, jedem Verstärkungsprofil der selbsttragenden Hülle hatte er gewütet. Besonders schlimm waren die vordere Quertraverse und die Längsträger des Vorderwagens sowie jene im Bereich der Hinterachse betroffen – und natürlich solche Klassiker wie die Schweller, die Radhäuser und und und... Fast jedes Reparaturblech fertigte der Darmstädter Meister Hundertmark selbst an. Völlig jenseits von Gut und Böse war auch die Fahrertür, an der nach einem Unfall jemand herumgeferkelt hatte. Schwierig wurde es noch bei der Führung der Dichtleiste am Kofferdeckel, ansonsten waren Türen und Hauben brauchbar. Die ruinierte Fahrertür war insofern ein Problem, als ab dem 1972er Jahrgang flachere Türgriffe eingebaut wurden, die eine Mulde im Blech brauchten. Hedtke war glücklich, passenden Ersatz auftreiben zu können.

Beim Zerlegen hatte es mehr als eine abgescherte Schraube, mehr als ein festgerostetes und trotz aller Vorsicht abgebrochenes Teil gegeben. Die Zierleisten etwa, zwar vollständig, waren nach Demontage durch den Vorbesitzer vielfach verbogen und wären bei einem anderen Projekt schnell auf den Schrott gewandert. Hier nicht. „Zierleisten sind einfach nicht zu bekommen. So was gibt's nicht für Gold oder gute Worte", sagt Hedtke – also mussten die alten hergerichtet werden. Ein feines Hämmerchen zauberte den verbogenen Aluteilen neues Leben ein – besonders bei den fragilen Zierleisten am Kotflügel ein rechtes Wunderwerk.

Apropos Gold und gute Worte: Wer einmal diesen Weg eingeschlagen hat, kommt auch mal in seltsame Situationen, wie jenes konspirative Treffen mit einem Holländer, der Hedtke eine dringend gesuchte Nebellampe anbot. Man traf sich in einem unauffälligen Café im Rheinland, das super-rare Teil wechselte seinen Besitzer und ziemlich viel Geld wanderte über den Tisch. „Wenn man so was richtig gut haben will", sagt Hedtke nicht ohne Nachdenklichkeit, „lässt man sich auf Dinge ein, die man in der Gesamtperspektive wahrscheinlich hätte bleiben lassen."

Natürlich blieb diese John-le-Carré-Episode ein Einzelfall. Viel größeren Anteil hatten adleräugige Suchaktionen auf Teilemärkten und vor allem gute Kontakte. Die dicke Nebelschlussleuchte zum Beispiel, ein Werkszubehör, trieb Hedtke originalverpackt auf einem Markt auf. Die passende Bohrung war in der Stoßstange serienmäßig vorhanden. Ebenso fand er die Chromumrandung der linken Heckleuchte, weshalb diese jetzt in ihrem Silberglanz von der vergilbten rechten ein wenig absticht. Manchmal half der Schutzengel aller Restauratoren:

„Ich wurde von einem Herrn angesprochen, der Wind davon bekommen hatte, dass ich einen 164 restauriere. Ganz beiläufig sagte der, dass er noch ein paar Teile auf dem Speicher herumfliegen hätte, darunter auch eine Stoßstange. Ob ich die brauchen könnte…", erzählt Hedtke. „Da bleibt man dann ganz cool, obwohl man fast aus dem Anzug springen möchte. Aber das wäre für die Preise nicht gut…"

Die Innenausstattung war komplett und durchgehend zu retten – eine Volvo-typische Erscheinung nicht nur beim 164: Das Interieur scheint für die Ewigkeit gebaut. Moderne Hilfsmittel halfen freilich, einen klaffenden Riss im Leder zu schließen, der noch vor einiger Zeit das Aus für den Fahrersitz und vermutlich sogar für die gesamte Polsterung bedeutet hätte. Das Ergebnis ist verblüffend: Nicht auf den ersten, nicht einmal auf den zweiten Blick ist die ehemalige Schadstelle zu erkennen. Einfacher zu lösen war der Sprung in der Frontscheibe – diese Teile liegen noch bei Volvo im Regal.

Die Scheibe ist, wie der gesamte Aufbau ab A-Säule, mit den 140er Modellen identisch. Die Unterschiede liegen im Chromschmuck, im Vorderwagen, der um zehn Zentimeter verlängert wurde, und natürlich in der völlig eigenständigen Front. Der stärkere Motor bekam ein eigenes Getriebe, dazu waren solche Schmankerln wie heizbare Heckscheibe, Lederausstattung, Scheibenbremsen rundum (vorn innenbelüftet), Kopfstützen und Automatikgurte vorn serienmäßig dabei. Lenkrad und Instrumente wiederum kamen vom 144, ebenso die schmalen Räder. Nicht ab Werk angeboten, aber übliches (und inzwischen sehr begehrtes und teures) Zubehör war der Drehzahlmesser, das sogenannte VDO-Ei. Im Jahr 2000 begann der Volvo dann wieder zusammenzuwachsen. Der metallisierende Goldlack ist laut Typenschild original, das Schiebedach bereitete keine Schwierigkeiten. Ein Radio fand Hedtke bei einem Münchner Spezialisten für Volvo-Radios, der für jeden Typ das richtige hat, mit überarbeitetem Innenleben.

Der längere Vorderwagen und die viel noblere Front unterscheiden den 164 äußerlich von den…

…kleineren Vierzylindern. Am Heck beließen die Schweden praktisch alles beim Alten

Typische Relikte der Sechziger: Hupenring und Bandtachometer. Rar und gesucht: das VDO-Ei.

Lang ist' her: Mit 140.000 Kilometern auf der Uhr kaufte der Restaurierer seinen Volvo 164

Schließlich war es soweit, im Sommer stand der alte Volvo in neuer Pracht auf Hedtkes Hof. Von der Empfehlung, wegen der historischen Zulassung doch noch ein halbes Jahr zu warten, mochte Hedtke nichts wissen. Er wollte sofort los – und zwar nach Göteborg, wo jedes Jahr eines der größten Volvo-Treffen, das VROM, stattfindet. Keine Woche nach Zulassung packte Hedtke die Zahnbürste ein und nahm Kurs nordwärts, in aller Ruhe und nie mit mehr als 3500 Touren, was den Verbrauch auf rund elf Liter begrenzte.

„Die Schweden waren begeistert von dem Auto", erinnert sich Hedtke – kein Wunder, selbst in seinem Heimatland ist Volvos „S-Klasse" rar geworden. Was Rostfraß (und die Holländer) hierzulande an betriebsbereiten Autos übrig gelassen haben, sind nur ein paar Hand voll. Hans Hedtkes Exemplar ist eines der besten – pflegliche Behandlung ist ihm sicher, ohne zur Pretiose stilisiert zu werden.

Der Stressfaktor bei einem solchen Projekt ist nicht zu unterschätzen – von dem finanziellen ganz zu schweigen. Etwas dämpfen ließe sich beides, wie Hedtke sagt, wenn Volvo sich wie andere renommierte Hersteller ein wenig mehr um seine Vergangenheit kümmern und Neuauflagen alter Teile herausgeben würde. Das entscheidende Stichwort: „In Volvo-Qualität natürlich. Das würde viele Enthusiasten freuen."

Text: Till Schauen
Fotos: Hans-Jürgen Herrmann

130 PS treiben den Volvo an – „…er ist bis heute ein fantastischer Reisewagen", sagt der Besitzer

Die Adresse

Hans Hedtke
Rudolf-Diesel-Str. 42
64331Darmstadt