

Schwedenstolz

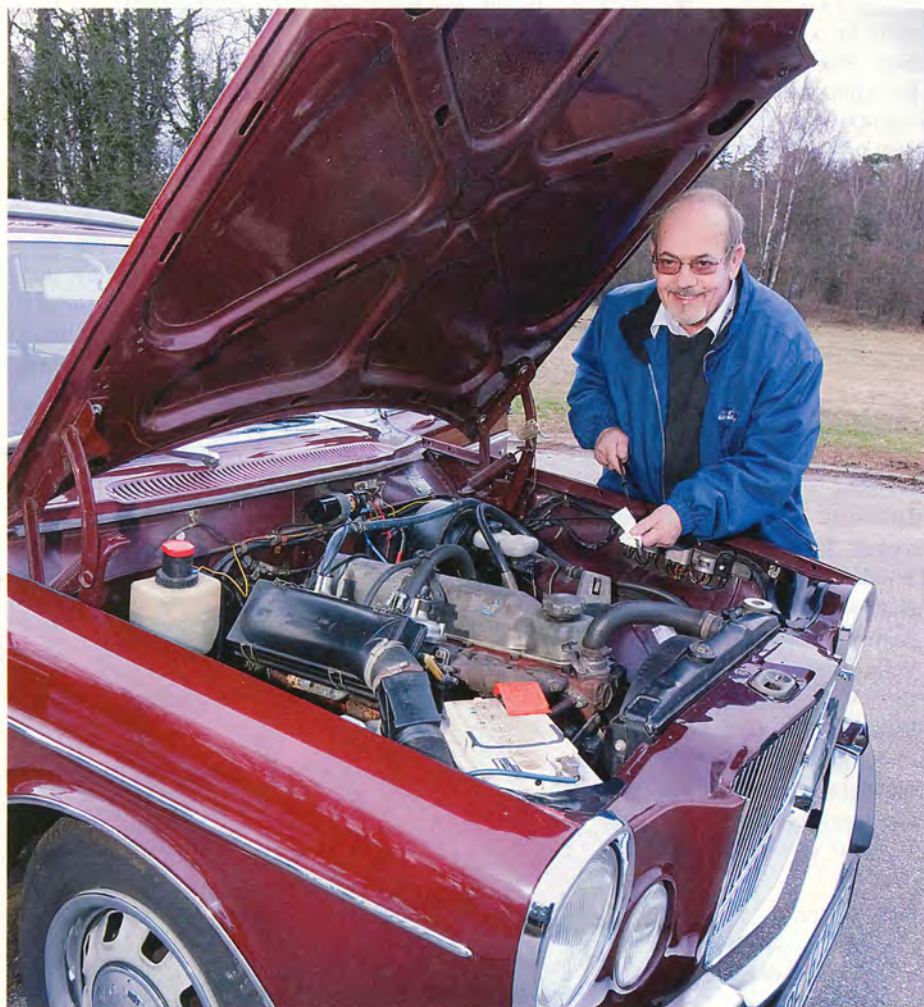
Volvo 164: Die leistungsstarke
"Intellektuellen-S-Klasse" aus Göteborg

Im revolutionären Jahr 1968 griff Volvo nach dem Stern: Der 164er sollte Mercedes-S-Klasse-Fahrern das Fürchten lehren. Das hat zwar imagebedingt nie so recht geklappt, doch bis heute hat der Luxuswagen mit dem laufruhigen Reihensechszylinder seine Fans. Wir besuchten einen, der seinem Schweden seit bald 34 Jahren die Treue hält!

Wie würden Sie es finden, wenn der Vorstandsvorsitzende eines Automobilkonzerns Ihnen ganz persönlich einen netten Brief zum Geburtstag schreibt? Joachim Günther

aus Engelsruhe nahe Pforzheim wurde diese Ehre vor knapp zwei Jahren zum 60. zuteil. Volvo-Boss Frederik Arp gratulierte herzlich zum runden Jubiläum und zu (damals) 33-jähriger Markentreue. Der Brief hängt gerahmt an der Wand im Hause Günther – der Garagenwand natürlich! Davor parkt ein weinroter 1971er 164 Automatik. Seit 1976 gehört das einstige Volvo-Spitzenmodell zur Familie.

„Ich wusste schon ziemlich früh, dass ich einen 164er haben will“, sagt Günther. „Anfang der Siebziger hatte ein Arzt aus einem Nachbarort einen solchen Wagen – der kraftvolle Antritt und die Laufruhe des



Motors beeindruckten mich nachhaltig. Eines Tages beobachtete ich, wie der Herr Doktor mit mächtig Tempo um die Ecke gedonnert kam, und das wenige Meter vor einem Zebrastreifen, der von einem Schülerlotsen gesichert war und von Kindern überquert wurde. Ich rechnete mit einer Katastrophe, doch der Mann hat mit unbewegter Miene gebremst und kam völlig unspektakulär und in gebühlichem Abstand von den Pennälern zum Stehen. Kraftvoll, laufruhig – und sicher: Das war mein Traumwagen.“

Es sollte noch etwas dauern, bis der Traum finanzierbar war, doch 1975 ist es schließlich soweit: Ein Bekannter verkauft Günther seinen 164er. Richtig lange dauert der Spaß

Unter der Haube gibt es für Joachim Günther keine Geheimnisse: Er kennt das Auto seit 1976



am neuen Auto aber nicht: „In jugendlichem Sturm und Drang habe ich den Wagen nach einem knappen Jahr aufs Dach gelegt, da nutzte nicht einmal die anerkannt gute Bremsanlage mehr etwas“, erinnert sich der pensionierte Lokomotivführer. Immerhin: Einige Teile des Wagens, darunter der gerade mal 17.000 Kilometer gelaufene Motor, lagern heute noch in der Garage. Und die Volvo-freie Zeit währt auch nur kurz: 1976 kauft er das weinrote Exemplar.

Die Eckdaten des Luxusliners klingen betörend: Ein 130 PS starker Dreiliter-Reihensechszylinder mit zwei Stromberg-Vergasern, Borg-Warner-Automatikgetriebe, Sitzausstattung in dunkelrotem Leder und überm Kopf ein Golde-Stahlschiebedach. Trotz aller Annehmlichkeiten sollte die Familien-Karriere des Volvo fürs Erste nur rund zwei Jahre dauern: „Ende der Siebziger kam die zweite Ölkrise“, erinnert sich Joachim

Günther. „Der Sprit kostete auf einmal fast eine Mark pro Liter. In aller Welt, so schien es, war nur noch der Verbrauch eines Auto entscheidend. Die große Zeit der Kompaktwagen war angebrochen und angejahrte Luxuswagen mit großvolumigen Motoren wie mein Volvo waren mit einem Schlag außer Mode. Zugegeben – die Medien machten auch mich nervös, und so wollte ich mich eigentlich vom 164er trennen. Sparsam war er ja nicht wirklich, 13 bis 15 Liter Super gurgelten bei flotter Fahrweise schon mal durch die Vergaser. Aber der Zeitpunkt zum Verkaufen war einfach schlecht: 6400 Mark hatte ich für das Auto bezahlt, zwei Jahre später pendelten sich die Gebote bei 3000 ein... Ans Verschenken hatte ich aber nicht unbedingt gedacht, also habe den 164er abgemeldet und erstmal behalten.“

Der Volvo-Fan bleibt seiner Marke indes treu und fährt fortan diverse Modelle der



Spitze: Der Volvo 164 spielte in einer Liga mit Mercedes S-Klasse, BMW 2500 und Opel Admiral

200er-Reihe, während der 164 unterm Pflaumenbaum im Garten parkt und allmählich Moos ansetzt. Hin und wieder wird der Motor gestartet, ansonsten gibt der abgelegte Schwede für Sohn Olaf einen hervorragenden Spielplatz ab – bis ein ent-



Das skurrile Lenkrad stammt vom Modell 1972 und ermöglicht bessere Sicht auf den Tacho



Stoßstangen und Blinkergläser wurden in mühsamer Kleinarbeit geschliffen und poliert

Die Ledersitze ließ Joachim Günther vor der Heirat seines Sohns in der Originalfarbe neu beziehen, dazu alle Teppiche nach Muster neu anfertigen – der Volvo war schließlich die Hochzeitskutsche!

scheidendes Malheur passiert: Irgendwann nach einer ausgedehnten Phantasie-Tour vergisst der Junior, das Schiebedach zu schließen. Der Innenraum samt Ledersitzen ist wochenlang Regen und überreifen Pflaumen ausgeliefert – mit entsprechenden Folgen: „Als wir das offene Dach entdeckten, hatte sich schon massig Dreck gesammelt, und der Duft gärender Pflaumen ist auch nicht gerade betörend. Im Grunde war das Auto jetzt schrottreif: Fünfzehn Jahre alt, ein exotisches Modell mit verschmutzter Innenausstattung und mittlerweile rostender Karosserie – das war ein wirtschaftlicher Totalschaden. Jetzt gab es nur noch Hopp oder Topp: Restaurieren oder Wegwerfen. Ich reinigte den Innenraum aufs Gründlichste und besorgte rote Kennzeichen, um den 164er zu einem Karosseriebauer zu bringen, der sich ein Bild der Schäden machen sollte. Schon die Fahrt dorthin überzeugte mich, den Wagen zu behalten: Trotz des

langen Stillstands funktionierte technisch alles. Zum Glück fiel dann auch das Urteil des Blechfachmanns positiv aus, also blieb das Auto gleich in dessen Werkstatt und er machte sich an die Schweißarbeiten.“

Nun gilt zwar die 140er/160er-Baureihe nicht als übermäßiger Roster, verglichen mit den verzinkten und durch x-fache Lack-schichten geschützten Volvo-Blechburgen der späten Achtziger aber korrodieren sie eben doch ziemlich arg – so wie die meisten Siebziger-Jahre-Autos. An Joachim Günthers 164 hatte es die Außenschweller, die Mulden in den hinteren Seitenteilen – klassische Schwachstelle der gesamten Baureihe – sowie zwei Türunterkanten dahingerafft, dazu kamen kleine Löcher im Bereich der A-Säulen und die Schlössenaufnahmen der Fondtüren in den C-Säulen. Der Restaurierer besorgte die meisten Blechteile neu bei Volvo, für die C-Säulen gab es im Zubehör Reparaturbleche. Wohlgemerkt: Das

war im Jahr 1988, in der Ersatzteilversorgung hat sich heute manches geändert – und nicht zum Besseren...

Der 164 ist karosserieseitig mit Ausnahme der Front nahezu Baugleich mit den Vierzylinder-Pkw der 140er-Serie. Spezielle 164er-Teile sind jedoch auch Ende der Achtziger schon rar. Nach dem Lackauftrag im Originalfarbton Weinrot folgt eine gründliche Hohlraumversiegelung, beim anschließenden Zusammenbau muss Joachim Günther dann mangels Ersatz manchen Kompromiss eingehen: „Der Chromzierrat behielt gezwungenermaßen seine Patina und auch den Innenraum haben wir nie wieder ganz sauber gekriegt. Aber egal, nach einer gründlichen Motorinspektion und der Instandsetzung von Auspuff und Bremsen – hierfür sind Ersatzteile bis heute problemlos lieferbar – war der Wagen nun wieder einsatzbereit. Die nächsten Jahre habe ich ihn gelegentlich mit roter Nummer bewegt und



Nach zehn Jahren unterm Pflaumenbaum war das Blech 1988 sanierungsbedürftig. Teile...



...waren noch problemlos zu kriegen, das rettete den 164 damals, als sein Wert gen Null strebte



Drei Generationen Volvo: Sohn Olaf fährt V 70, für Enkel Jakob gab's ein Göteborg-Bobbycar!



Die Verwandschaft zum Vierzylinder-Mittelklassler 140 ist unübersehbar. Lediglich der Vorderwagen des 164 unterscheidet sich vom rangniederen Modell – vielleicht geriet auch deshalb der Heckschriftzug so groß. Und das Heck zeigte der 185 km/h schnelle Göteborger so manchem

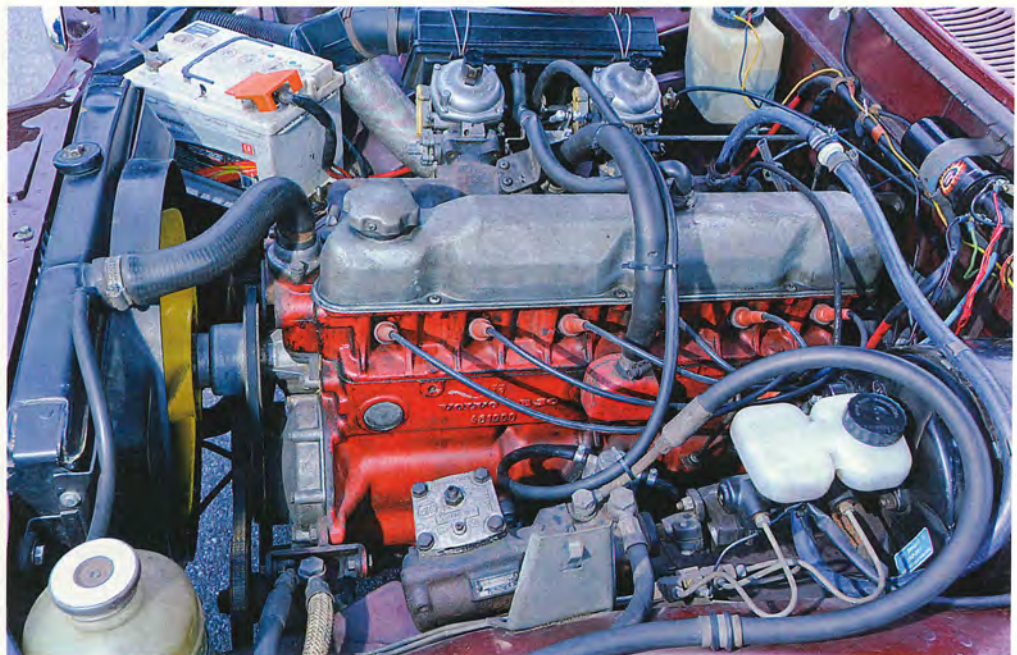
ansonsten fleißig Ersatzteile gesammelt“, erinnert sich der Fan.

Immer wieder gibt's natürlich was zu schrauben: „Der Vergasermotor kombiniert mit Automatik ist eine nicht so gängige Version. 1972 erschien der 164E mit Einspritzanlage. Mit der Bosch D-Jetronic hatte der gleich mal 30 PS mehr und war natürlich beliebter. Der Automatikwählhebel an der Lenksäule ist auch eine Rarität – bei den meisten Autos sitzt er auf der Mittelkonsole. Folgerichtig gibt es hier dann auch ein richtig rares Teil: Der Verbindungszug zwischen Wählhebel und dem im Tacho integrierten Schaltschema ist nicht mehr zu bekommen. Ist er defekt, lässt sich der Motor aber nicht starten – nur in Stellung *P* und *N* wird ja der Kontakt zum Anlasser freigeschaltet. Natürlich ging der Zug prompt kaputt. Ich habe das Teil als Muster zu VDO nach Frankfurt geschickt, dort wollte man einen Neuen maßanfertigen. Mit meiner Frau habe ich eine Woche später eine Tour ins Hessenland gemacht, um ihn persönlich abzuholen – was eine gute Idee war: Vor Ort stellte sich heraus, dass er aufgrund einer zu langen Außenhülle nicht passte! Das war dem Mann an der Theke arg peinlich, und er wollte sich sofort darum kümmern. Wir haben einen Stadtbummel eingelegt, und als wir kurz vor Feierabend wieder bei VDO einliefen, war der Zug tatsächlich fertig – vermutlich hat sich der Chef selbst ans Presswerkzeug gestellt! Ein paar Jahre spä-

ter habe ich übrigens gleich zwei flammeneue, originalverpackte Züge für kleines Geld bei einem Teilehändler gefunden...”

Ein steter Quell der Freude sind auch die beiden Stromberg-175-cd-Vergaser, die einiges zum Trinker-Image des 164 beitrugen: „Korrekt eingestellt funktioniert die Anlage problemlos, ich komme heute mit 11,5 Liter Super bei Tempo 120 hin. Bis das aber so weit war, gingen unzählige Stunden ins Land. Diese Gleichdruckvergaser können mit verschiedenen Düsenadeln ausgerüstet werden, die Höhe der Düsenstöcke ist

auch noch einstellbar. Ich nahm mir die Zeit, diverse Bedüsungen samt Höheneinstellung auszuprobieren, bis ich den besten Kompromiss zwischen Leistung und Verbrauch fand. Weitere Fehler bei meinem Volvo waren eine defekte Ansaugluftvorwärmung und gerade jüngst undichte Benzinschlauchverbindungen: Die modernen Vollgummi-Benzinschläuche sitzen nicht exakt auf den Messingstutzen der Vergaser, was zu Warmstartproblemen führt, da an den Anschlüssen Luft mit angesaugt wird. Mit breiteren Schlauchschellen ist nun alles



Der 130-PS-Sechszylinder mit zwei Stromberg-Vergasern wird bei schlechter Pflege zum Säuffer



Wer die Borg-Warner-Automatik zu bedienen weiß, sprintet mit dem 164er die Berge behende hoch. Dieses 1971er-Exemplar hat noch den Wählhebel an der Lenksäule – was schon zu Problemen führte



Bitte Platz nehmen: Vier Türen und ein satter 675-Liter-Kofferraum sind familientauglich



Mittels dreier Heizungs-Handräder kann man den Schweden bei Bedarf zur Sauna machen

dicht. Die Synchronisierung der Vergaser ist auch so eine Sache, sie geschieht über die Längeneinstellung des Gasgestänges. Das funktioniert zunächst problemlos: die Kontermuttern öffnen, die Stange verdrehen und die Muttern handfest anziehen. Wenn man die Einstellung nun mit dem Synchrontester überprüft, stimmt in der Regel alles. Aber wehe, man zieht die Verschraubungen danach wie vorgeschrieben richtig fest – sofort ist alles wieder verstellt, weil kein Werkzeug die Stange richtig fixiert, und sie sich immer noch ein Stückchen mitdreht.“ Wie-

der einmal half Gevatter Zufall bei der Lösung des Problems: „Eine der Kerben eines handelsüblichen Glasschneiders, den ich aus der Not ausprobierte, passt haargenau: Anstatt angeritztes Glas zu brechen, greift man hiermit das Gestänge bombenfest und verdrehsicher. Seither gelingt das Synchronisieren. Nur, welche Werkstatt konnte sich so viel Zeit zur Vergaserjustierung nehmen? Das wäre unbezahlbar geworden. So war folgerichtig fast kein 164er sauber eingestellt, und dann hat der Motor halt geschluckt.“ Eine konstruktive Verbesserung

stellt die kontaktlose Ignitor-Zündanlage samt „Flame Thrower“-Zündspule dar: „Seit sie eingebaut ist, springt der Wagen auf Schlüsseldreh an, auch hier war das störrische Warmstartverhalten der Grund, nach besseren Lösungen zu suchen“, sagt Günther

Zum 30. Geburtstag bekam der 164er das H-Kennzeichen, und ist seither wieder regulär zugelassen. Als Spaß- und Hobbyauto für Joachim Günther, der mittlerweile im Alltag moderne Volvos der V-Serie fährt, und sich schon seit der ersten Wiederbele-

Sechs Richtige?

Der Sechszylinder-Volvo...

...sollte ab 1968 natürlich den Konkurrenten Mercedes und BMW das Leben schwer machen – das vernunftorientierte Lehrer-Image der Schwedenautos stand aber wohl dagegen: Ein Verkaufsschlager war der 164 hierzulande bis zum Produktionsende 1975 nie. Joachim Günther schätzt den Bestand der Überlebenden auf rund 100 Stück. Die Mehrzahl der Autos ist mit dem 160 PS starken Einspritzmotor (B 30E) ausgerüstet, die 130-PS-Vergaservariante B 30A ist ebenfalls noch anzutreffen. Dazu kommen gelegentlich US-Fahrzeuge, deren Einspritzaggregate „nur“ 145 PS ha-

ben (B 30F), sie sind mit Katalysator ausgestattet. Der heutige Marktwert der 164er-Typen liegt im Zustand drei bei rund 4000 Euro, selbst echte Zweier liegen meist unter 10.000 Euro. Die Preise für Teileträger orientieren sich in der Regel am Zustand der raren Zier- und Ausstattungsteile: Zwischen geschenkt und 2000 Euro ist alles möglich! Die Nachfrage nach der „Schweden-S-Klasse“ ist mäßig – vor allem nach den späten Modellen mit den wuchtigen US-Sicherheitsstoßstangen (ab Ende 1972).

Ersatzteile: heiter bis wolkig

Die gute Nachricht: Was baugleiche Teile zur 140er-Reihe angeht, gibt es kaum Lieferengpässe, Verschleißteile sind teils sogar noch von Volvo lieferbar. Auch Motorteile sind zu bekommen – der drehmomentstarke, stirnradgetriebene Sechszylinder (Bohrung x Hub 88,9 x 80 mm) ist ohnehin kaum kaputtzukriegen. Finster wird es bei allen speziellen 164er-Zierteilen: Hier gibt es fast nur Restposten oder Gebrauchtware, Nachfertigungen sind kaum zu erwarten.

Ein paar Preisbeispiele: Wasserpumpe 129 Euro, Motordichtsatz B30A 155 Euro, Austausch-Bremssattel (ATE) 99 Euro, Bremsklötze 22 Euro, Auspuffanlage komplett B30A: 229 Euro; B30E: 360 Euro. (Quelle: Wagner und Günther, Billwerder Ring 9, 21035 Hamburg, Telefon 040/7347360, www.w-und-g.de).

...und wo gibt's Fans?

Zum Beispiel im 1988 gegründeten Volvo 164/140 Club e.V., c/o Christian Brocke, Oberdorfstraße 86, 56072 Koblenz, Telefon 0261/5792621. Auf der umfangreichen Club-Internetseite www.164-140club.de findet man von der Kaufberatung über Ersatzteiltipps bis hin zu Einführungen in die Technologie der D-Jetronic alles, was das Volvo-affine Herz begehrt. Eine weitere hilfreiche Adresse ist der Volvo-Club Deutschland e.V., Christoph Mohrmann, Alsenkamp 7, 25524 Itzehoe, Tel. 04821/641294, www.volvoclub-deutschland.de. Und als Surftipps fürs Internet: www.alter-schwede.de, www.volvo-forum.de



Klar, der Kühlergrill und die integrierten Zusatzlampen orientieren sich an der 108er-S-Klasse von Mercedes, dennoch ist das Volvo-Design eigenständig und zu jener Zeit auch noch relativ schlank



Das Volvo-Emblem im Chrom des Tankdeckels ist nur eines von etlichen liebevollen Details



Der Originalbrief ist ebenso selbstverständlich erhalten wie die alte Bedienungsanleitung

bung des 164 im Liebhaber-Club engagiert (Adresse siehe Kasten). „Es kommen nicht immer so viele Kilometer zusammen, manchmal sind es kaum 1500 im Jahr, aber seit ich Clubmitglied bin, haben wir noch jedes Jahrestreffen mit dem Auto besucht. Dazu kam auch eine pannenfreie Norwegen-Tour, als wir die Familie meiner Tochter dort besuchten. Für flotte Langstrecken ist ein 164er perfekt geeignet.“ Und als der Sohn 2005 heiratete, wünschte er sich Vaters Auto als Hochzeitskutsche. „Natürlich sollte der Wagen zu diesem Anlass schick sein, und so habe ich die Ledersitze neu beziehen lassen und neue, nach Muster maßgefertigte Teppiche eingebaut. Auch die Zierteile sind komplett überarbeitet“, berichtet der Liebhaber von der zweiten Schönheitskur seines Göteborgers.

Hierbei ging eine Menge Zeit für die Kleinteile drauf: „Rückleuchten und Blinkergläser hat mir ein Fachmann mit der Maschine aufpoliert. Die oxidierten Stoßstangen habe ich selbst mühsam geschliffen und dann bei einem Galvaniseur neu eloxieren lassen. Metallveredler gibt es in der Schmuckstadt Pforzheim ja reichlich“, schmunzelt Günther. Auch die Türgriffe sind aufgearbeitet, zur Neuverchromung der pokigen Teile gibt es fast keine Alternative: Ab Modelljahr 1972 besitzen alle Volvos versenkte Türgriffe, die alten Chromteile mit Griffbügel sind entsprechend rar. Das gilt

erst recht für die glänzenden Einfassungen der Scheiben – sie blieben dem Spitzenmodell vorbehalten. „Teilweise sind diese Leisten geklebt, und bei der Lackierung 1988 habe ich beim Abhebeln ein paar Wellen hineingedrückt. Bis heute habe ich nicht alle als Neuteile zusammenbekommen. Und auch die Kennzeichenleuchte ist kaum mehr zu kriegen. Anno 1988 kaufte ich sie noch neu bei Volvo. Nun ist der nicht UV-beständige Kunststoff aber längst wieder braun angelaufen. Leider ist das Hella-Teil aber mittlerweile vergriffen – restlos“, be-

dauert der Eigner, dem es gleichwohl langweilig zu werden droht, wenn wirklich einmal nichts am Auto zu machen wäre. Geburtstagsgratulant Frederik Arp ist als Volvo-Chef längst abgelöst – Volvo-Fan Joachim Günther schraubt heute noch gerne am Schweden mit dem säuselnden Sechszylinder, dessen Motor mit originalen 148.000 Kilometern eigentlich noch nicht mal eingefahren ist!

Text: Daniel Bartetzko

Fotos: Andreas Beyer



Seit stolzen 34 Jahren ist die Luxuslimousine Familienmitglied – Trennung ausgeschlossen