

Ewiger Masterschüler

All die Jahre haben wir herumerzählt, so ein kastiger, hinterradgetriebener Volvo 940 sei unzerstörbar. Und damit hatten wir völlig recht. Jetzt ist es Zeit, ein Auto zu feiern, das alle Vorurteile über sich bestätigt – sogar das, der letzte echte Volvo zu sein

■ Ja, für uns echte Fans muss es nun die Limousine sein. Das liegt daran, dass der Kombi vor Kurzem von Menschen entdeckt wurde, auf deren Visitenkarten Berufsbezeichnungen wie „Head Media Consultant“ stehen. Und die auf die Frage, was man da denn so den ganzen Tag überarbeitet, ausweichend antworten.

Dem 940 Kombi geschah, worauf er nicht vorbereitet war – und das will bei diesem automobilen Universalgenie etwas heißen: Er wurde hip. Das liegt an seiner Gutmütigkeit. So ein Hinterrad-

antriebs-Volvo macht es Besitzern zu leicht. 20 Jahre alte Kombis mit Laufleistungen nördlich von 300 000 km schunkeln treu durch die Gegend. Weil 940er nicht vergehen, trauen sich auch Menschen, einen zu kaufen, für die ein altes Auto ein Trendmobil ist. Und nun fahren ihn Leute, die sagen, er passe zu ihrem Lifestyle, und das ernst meinen.

Die Limousine also. Wobei sich bei ihr zeigt, dass die kantige Volvo-Form lässige Kombis erschafft, es bei den Stufenheckversionen dagegen bei eher herber Schönheit belässt. Für die Erstbesitzer erweist sich die Limousine schon deshalb oft als Auto fürs Leben, weil sich niemand findet, an die man sie verkaufen könnte. Und zum Verschleu- ▶

Gekommen, um zu bleiben

Volvos Modellreihe 700/900 sah viele kommen und noch mehr gehen. Während 16 Jahren Bauzeit und danach blieb der Kantige – bestehen und sich treu



KLASSIKER, die ewig halten





KLASSIKER, die ewig halten



dern sind sie immer zu gut – und zu sorgsam gepflegt von der meist nicht mehr ganz jugendlichen Besitzerschaft.

Das geringe Interesse hat das Stufenheck anders als den Kombi vor dem Absturz zum verwahten Fünfthandflittchen bewahrt. Und wer heute ein Langzeitauto sucht, findet kaum ein besseres als einen 944 (für alle, die erst jetzt ins Volvo-Klassikerprogramm zuschalten, hier noch schnell die Dechiffrierung: die 9 steht für die Baureihe, die erste 4 für die Anzahl der Zylinder, die zweite 4 für die Zahl der Türen, also die Karosserieform). So ein Neuner-Volvo rostet nämlich nicht – während ganze Generationen von Mercedes-Mittelklassemodellen in ein paar Jahrzehnten vom vorderen Radlauf über die Wagenheberaufnahmen bis zu den Endspitzen korrodieren, modert beim 940 in der Zeit gerade mal der Auspuff durch.

Auch den Antrieb legten die Volvo-Entwickler eher für Lichtjahre als für irdische Laufleistungen aus. Ganz früh gibt es mal etwas Ärger mit dem Fünfganggetriebe beim 740, was nichts daran ändert, dass die Baureihe bei „Wer wird Kilometer-Millionär?“ außer regelmäßigen Zahnriemenwechseln keine Joker braucht.

Angesichts der möglichen Lebenserwartung hat unsere Foto-Limousine gerade mal die Kinderstube hinter sich. Mit knapp 50 000 km liegen noch Jahrzehnte vor ihr. Der Anlasser rüttelt wie bei jedem 940 kurz das ganze Auto durch, bis der 2,3-Liter-Vierzylinder in einen röcheln- ▶



Ein Armaturenbrett, schroff wie die Eiger-Nordwand und ähnlich haltbar. Sitze, von führenden Orthopädengattinnen empfohlen. Das hohe Heck verbessert Ladevolumen und – ja, da haben wir auch gelacht – Aerodynamik. Diesen 940 im Jahreswagenzustand mit knapp 50 000 km gibt es zu kaufen, bei der Garage 11 (www.garage-11.de)

den Leerlauf fällt. Jetzt kurz auf das mittlere Pedal treten, damit das Warnlicht der Bremsleuchtenkontrolle erlischt. Knorpelig rückt der erste Gang ein. Und egal wie sacht das Kupplungspedal im Format eines Taschenbuchs auch dosiert wird, die Kupplung greift doch immer herb, schubst den 940 los.

Die nächsten Gänge rasten sachter, der Volvo nimmt Fahrt auf, aber wenig Tempo. Von all den vielen Leistungsstufen des 2,3-Liter-Triebwerks erweist sich der späte 131-PS-Sauger als die angenehmste. Nicht wegen der Mehrleistung im Vergleich zum 113-PS-Brocken, sondern wegen des früheren Drehmoments. Nur davon nährt sich der Vortrieb, niemals von Drehvermögen. Besitzt der Motor ja auch keines.

Stellt sich die Frage des Komforts, so hat der raue Lauf des Triebwerks dazu ebenso wenig beizutragen wie die hintere Starrachse mit ihrer bockigen Grundstimmung. Die Multilink-Achse bekamen nur späte 760-

gehabe kann er nichts abgewinnen. Sieht er einen M5 oder einen E 500, fragt er sich, ob das denn wirklich nötig sei, dieses ganze Testosteronschleudern.

Der 940 will nur er selbst sein, wahr bis zum Schluss seinen

Sie haben ihn über 16 Jahre weiterentwickelt, aber er kann bis zum Schluss eigentlich nur eines: seine Passagiere sicher, bequem und zuverlässig herumkutschieren – fahren wie eine Limousine eben. Das klingt nicht nach viel. Aber vielleicht haben wir in aller Crossover-Manie der vergangenen Jahre vergessen, dass es fast immer Dinge sind, die eine einzige Sache herausragend können, die zu echten Klassikern reifen. Heute trauern wir dem Wählscheibentelefon nach, wenn wir daran scheitern, die Uhrzeit unseres digitalen Anrufbeantworters umzustellen.

Der Volvo 940 ist als Limousine im übertragenen Sinn ein Wählscheibentelefon. Und wer diese Nummer wählt, findet Anschluss fürs Leben.
Sebastian Renz

„740/940 sind die wohl robustesten Volvo überhaupt. Schwächen? Nur an der Vorderachse und dem Fünfganggetriebe M47“

Dieter Günther,
Volvo-Teilehändler, Autor vieler Volvo-Standardwerke

und die 960-Limousinen. Was, mögen Sie sich wundern, soll den Reiz an diesem Auto ausmachen, wenn es nicht hübsch, nicht schnell, nicht komfortabel ist?

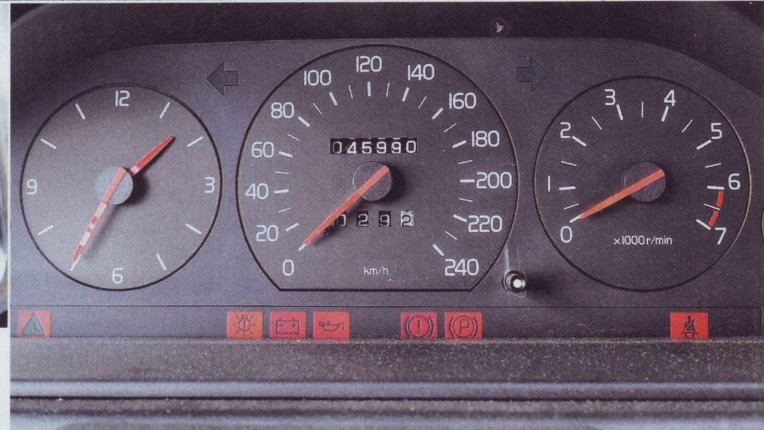
Der 940 ruht in sich. Diesem ganzen lächerlichen Imponier-

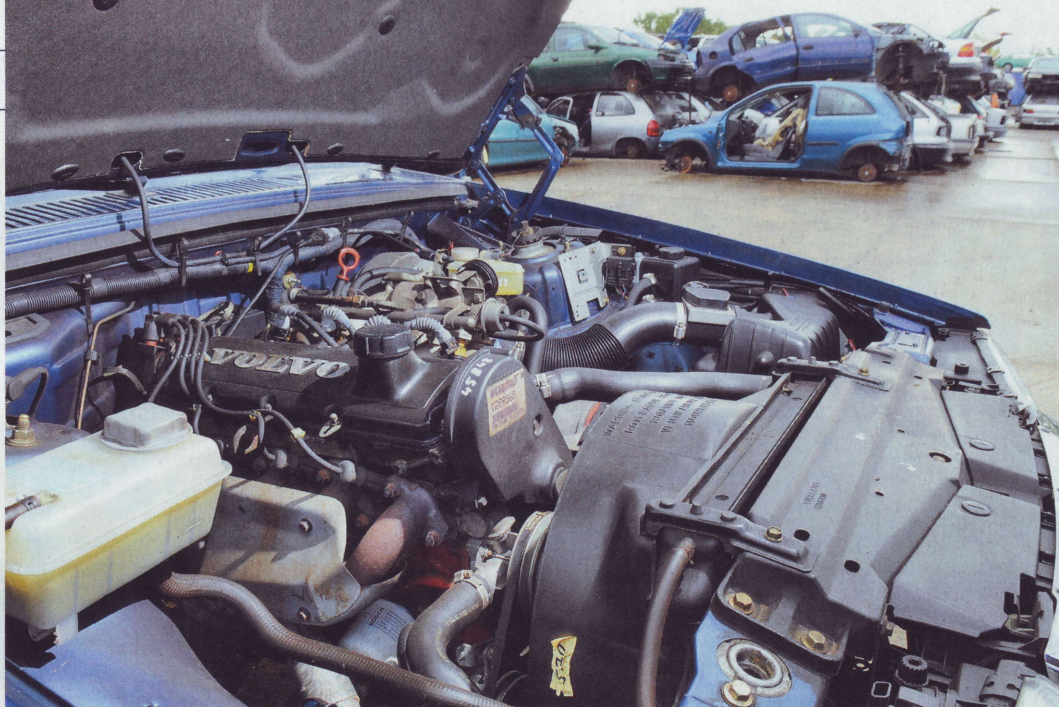
verschrobenen Charme mit Details wie der versteckten Frischluftklappe im vorderen Fußraum, dem nervigen Geklacker des Gurtwarners, und er trägt selbst dann noch Scheinwerferwischer, als die längst aus der Mode sind.



KLASSIKER, die ewig halten

Keiner weiß die prüfende Tätigkeit der Lambda-Sonde besser zu würdigen als Volvo. Sie hat auch eine Leuchte im Cockpit – wie Bremslicht und Gurte. So wie er dasteht, wird Kiesow Autorecycling bei Hamburg noch lange auf ihn warten





Herzschlag aus Schwedenstahl – na gut, zumindest der Zylinderkopf des B230-Triebwerks ist aus Leichtmetall, aber mit seinem bollernden Klang versucht er sich als V8-Imitator. Es ist ja auch Platz für einen Reihensechser

TECHNISCHE DATEN

Volvo 940 GL 2.3

Motor: Reihenvierzylinder, vorn längs • eine oben liegende Nockenwelle, über Zahnriemen angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, elektronische Benzineinspritzung (Bosch LH-Jetronic) • Hubraum 2316 cm³ • Leistung 96 kW (131 PS) bei 5500/min • max. Drehmoment 185 Nm bei 2950/min **Antrieb/Fahrwerk:** Fünfgang-Schaltgetriebe (a. W. Vierstufenautomatik) • Hinterrad-antrieb • vorn Einzelradaufhängung mit Dreieckquerlenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfern und Stabilisator;



hinten Starrachse mit Doppel-Längsschwingen und Reaktionsstrebe, Panhardstab, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfern und Stabilisator • Reifen 195/65 R 15 **Maße:** Radstand 2770 mm • L/B/H 4870/1750/1425 mm • Leergewicht 1350 kg • Kofferraumvolumen 471 Liter **Fahrleistungen/Verbrauch:** 0–100 km/h in 11,2 s • Spitze 190 km/h • Verbrauch 9,9 l/100 km • **Neupreis:** 43 900 Mark (1993)

Alltagstauglichkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★☆
Ersatzteilversorgung	★★★★☆
Unterhaltskosten	★★★★☆
Verfügbarkeit	★★★☆☆
Preisprognose	★★★☆☆

★ mangelhaft • ★★ ausreichend • ★★★ befriedigend • ★★★★ gut • ★★★★★ sehr gut

→ ERSATZTEILE

Soweit die Technik betroffen ist, schaut es entspannt aus. Selbst bei Volvo-Werkstätten finden sich noch die meisten Teile, auch Details wie die Haltenippel der Laderaumabdeckung. Wirklich teuer werden nur Schäden an Turboladern, rund 800 Euro kosten die Garrett- oder Mitsubishi-Lader im Austausch. Ansonsten liegen die Preise bei freien Händlern wie etwa Wagner und Günther auf akzeptablem Niveau: Ein Anlasser kostet im Tausch rund 180 Euro, der anfällige Thermostat nur 13, eine Austausch-Lichtmaschine für den 940 liegt bei rund 230 Euro, ein Kupplungssatz bei etwa 240 Euro. Günstig kommt Ersatz für die ewig ausgeschlagenen Spurstangenköpfe der Vorderachse (um 25 Euro pro Seite). Schwieriger wird es bei Details für die Inneneinrichtung. Hier helfen meist nur Besuche bei wohlsortierten Verwertern.

→ PLUS/MINUS

Mehr Volvo als ein 940 geht nicht. Was Solidität und Rostvorsorge angeht, erreicht kein Modell zuvor seine Qualität – viele meinen: auch keines danach. Zudem sind 940er sehr alltagstauglich: Viele haben Klima und Airbags, alle ABS. Als Mängel fallen fast nur Kleinigkeiten auf – Verschleiß an der Vorderachse, die frühen M47-Getriebe machen mitunter Ärger, Oxidation an der Aluheckklappe der Kombis. Zudem löst sich der Innenhimmel, Türbezüge knittern, Heckklappenverkleidungen klappern, Heckwischer und Tankanzeige geben auf, und die Bremsen neigen zu erhöhtem Verschleiß. Wichtig: Zahnriemen alle 75 000 km/fünf Jahre wechseln (um 250 Euro), Turbos warm- und kaltfahren.

→ MARKTLAGE

Gute Modelle werden rar. Ähnlich wie bei der Schwesterreihe 700 verringert sich vor allem das Angebot an schönen Kombis. Die liegen bei 5000 Euro, darunter gibt es Autos, die immer fahren, aber auch immer Betreuung brauchen. Bei den Limousinen finden sich noch Schnäppchen um 2000 Euro.



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand; entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren.

→ EMPFEHLUNG

Überlegen Sie, ob Sie wirklich einen Kombi brauchen. Während sich gepflegte Limousinen ab 2000 Euro finden, sind Fünftürer schon Mangelware. Am günstigsten kauft man bei einer Laufleistung um 200 000 km. Da hat ein 940 noch das halbe Leben vor sich. Bis auf den 740 GLT lassen sich alle Benziner per Kaltlaufregler auf Euro 2 umrüsten. Keinen Diesel kaufen – und auch 760 und 960 sind im Unterhalt viel teurer als die Vierzylinder.

→ ADRESSEN

Internet: www.alter-schwede.de, Forum mit vielen Tipps rund um den 940

Literatur: Günther/Pfannmüller: Volvo Typenkunde: Personenwagen ab 1927. Delius Klasing, 12,90 Euro

→ HISTORIE

Dass Volvo Autos lieber umbenennet, als sie komplett neu zu entwickeln, zeigten die Schweden schon beim 140/240. Bei der 700er/900er-Reihe bekommt das neue Dimension. Es beginnt 1982 mit dem Debüt des 760 als V6-Limousine (764). 1983 kommen 760 Diesel (109 PS) und Turbo (173 PS). Ein Jahr darauf folgt die Vierzylinder-Limousine 740 (744). 1985 vergrößert sich die Baureihe um die Kombivariante von 740 und 760 (745/765) sowie den 780, ein von Bertone gezeichnetes Coupé. 1988 bekommt der 760 ein kleines Facelift und die Mehrlenker-Hinterachse. 1990 debütieren die äußerlich kaum abgegrenzten 900er-Modelle, die 760er-Reihe wird durch die 960er mit Reihensechszylinder ersetzt. 740 und 940 baut Volvo zwei Jahre lang parallel weiter – nicht nur in Schweden, sondern auch in Belgien. Erst 1994 schafft eine Modellüberarbeitung eine deutliche äußere Unterscheidung zwischen 940 und 960. Während der 940 danach bis zu seiner Einstellung fast unverändert bleibt, heißen die Sechszylinder ab Ende 1996 dann S90/V90. 1998 stellt Volvo die Reihe ein. Seit 1982 entstanden, alle Modelle zusammen, 1 907 268 Exemplare.



1982 bis 1990 Der 760 trägt den Europa-V6 unter der Haube und gründet eine Dynastie



1990 bis 1998 Bis 1992 laufen die fast identischen 740/940 parallel, der 940 bleibt bis 1998



1996 bis 1998 Als S(edan) 90 und V(ersatility) 90 gehen die Sechszylindermodelle in Rente



1991 bis 2000 Thronfolger mit Frontantrieb und Fünfzylinder: Startet als 850, heißt ab 1996 V70

FOTOS: C. BITTMANN (5), A. LINDLAHR, U. SONNTAG, PRIVAT