AB 3000 EURO*

EIN FREUND FÜRS LEBEN

TEXT Daniel Endreß **FOTOS** Karl-Heinz Augustin

Volvo galten schon immer als Vernunft-Autos, vor allem die Raumwunder aus den 80er- und 90er-Jahren. Aber wir wollen Ihnen zeigen, dass die fahrenden schwedischen Backsteine auch eine ganze Menge Emotionen auslösen können.

Klare Kante, echter Charakter und lebenslange Treue – Attribute, die jeden Volvo-Fan von seinem „Elch" schwärmen lassen. Gerade wenn es um den Volvo 960 geht, der für Enthusiasten als letzter echter Volvo gilt, da seine Nachfolger alle Kraft an die Vorder- statt an die Hinterräder schicken. Oder über Allradantrieb verfügen. Der große Schwede, der als Limousine und auch als Kombi angeboten wurde, bildete seinerzeit die Spitze des Volvo-Portfolios.

Zwar wich man in den 80er-Jahren schon von der altbekannten Modell-Nomenklatur ab, nach der der Kombi streng genommen 965 heißen müsste – 900er-Serie, sechs Zylinder, fünf Türen –, denn zwischen 1991 und 1994 wurde der 960 auch mit Vierzylinder-Turbomotoren ausgeliefert. Doch bei unserem Schweden stimmt die Rezeptur motorseitig mit dem Namen überein. Er ist mit dem Dreiliter-Reihensechser ausgestattet, der maximal 204 PS leistet und 267 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle drückt. Ein wunderbar geschmeidiger Motor, der den 1,6 Tonnen schweren Wagen mit gleichmäßigem, ruhig grummelndem Klang mühelos nach vorne schiebt. Ein großer Aluminiumblock voller skandinavischer Sachlichkeit und Souveränität. Porsche entwickelte diesen Motor für Volvo in Weissach. Das Baukastensystem, das dabei entstand, bildet auch die Basis für die späteren Fünfzylindermotoren, die in 850, S70, V70 und S80 eingebaut wurden.

Was diesen Motor aber neben seiner Laufruhe und unaufgeregten Durchzugsstärke auszeichnet, ist seine Robustheit. 400 000 Kilometer? Kein Problem. Und meistens auch kein Grund, vor einem Kauf zurückzuschrecken.

Wie aus einem Guss

Innen zeigt sich der Schwede aus Göteborg ebenso robust und sachlich. Alle Bedienelemente sind dem Fahrer zugewandt und haben sowohl den typischen 90er-Jahre-Look als auch die Haptik. Wenn man die Klimaanlage nicht gerade mit einem Zimmermannshammer justiert, braucht man keine Angst zu haben, dass Knöpfe oder Drehschalter ausreißen oder aus Altersschwäche abbrechen. Wobei das wie gegossen wirkende Armaturenbrett so aussieht, als würde es selbst eine solche Behandlung eine Weile mitmachen.

Das dicke Leder auf den Sitzen spricht eine ähnliche Sprache. Klar, nach 300 000 Kilometern knittert die Tierhaut an der einen oder anderen Stelle, aber wenn sich keiner zuvor mit aufgeschobenem Teppichmesser in der Hosentasche auf den Fahrersitz hat fallen lassen, kommen Risse im Bezug sehr selten vor. Alles in einem Volvo scheint für die Ewigkeit gebaut worden zu sein.

Wenn man sich auf die kastige Figur einlassen kann, dann bietet der Volvo 960 eine langjährige Freundschaft an. Uns kommen sofort Ideen, wo man mit ihm überall hinreisen könnte, als wir in Fahrerposition Platz nehmen, sanft das Lenkrad streicheln und den Blick über die Schulter durch den enormen Raum hinter den Kopfstützen schweifen lassen. Ein Skandinavien-Roadtrip? Gekauft! Eine Abenteuer-Rallye quer durch Europa? Gebongt! Oder einfach erst mal an die Ostsee zum Campen? Lass uns direkt aufbrechen! Der Platz im Kofferraum reicht auf jeden Fall aus, damit Zelt, Kleidung

* Preis in ordentlichem Zustand

Volvo 960 Kombi

Eckdaten Sechszyl.-Reihenmotor, 2922 cm³, 204 PS, 1600 kg, 210 km/h, 1990 bis 1997

Preis 5000 Euro (ordentlicher Zustand)

Charakter Praktischer, zuverlässiger und langlebiger Schwede mit großem Platzangebot. Perfekt für lange Reisen oder als Arbeitstier

Einzigartiger Wiedererkennungswert: Die lange **Silhouette** wird seit der 700er-Serie überall mit Volvo assoziiert

DATEN & FAKTEN Volvo 960 Kombi 3.0 24V (1994)

Motor Typ B6304F, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung × Hub 83 × 90 mm, Hubraum 2922 cm³, Leistung 204 PS bei 6000/min, Drehmoment 267 Nm bei 4300/min, Verdichtung 10,7 : 1, vier Ventile pro Brennraum, betätigt über zwei zahnriemengetriebene obenliegende Nockenwellen und hydraulische Tassenstößel, sieben Kurbelwellenlager, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, Bosch Motronic M1.8, Ölinhalt 5,5 Liter, Kat

Kraftübertragung Viergang-Automatikgetriebe oder Fünfgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

Karosserie und Fahrwerk Selbsttragende Karosserie aus Stahlblech, vorn MacPherson-Federbeine mit Dreiecksquerlenkern, hinten Einzelradaufhängung mit übereinanderliegenden Quer- und Längslenkern, Stabilisatoren, Schraubenfedern, Teleskopdämpfer, Scheibenbremsen, servounterstützte Zahnstangenlenkung, Felgen 6 J x 15 oder 6,5 J x 16, Reifen 195/65 VR 15 oder 205/55 VR16

Maße und Gewicht Radstand 2770 mm, Länge × Breite × Höhe 4860 × 1750 × 1434 mm, Gewicht 1600 kg, Tankinhalt 80 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 210 km/h, 0–100 km/h in 9,3 s, Verbrauch 11,1 l/100 km

Bauzeit und Stückzahl 1990 bis 1997, 41 619 Exemplare

Klare Linien und **kantige Formen:** Für den Innenraum hatten die Designer nur ein Geodreieck zur Verfügung. Der große Sechszylinder strotzt vor Selbstbewusstsein

KAUFBERATUNG
VOLVO 960

Vollverzinkte Karosserien, solide Technik, gute Verarbeitung: Die großen Volvo sind erfreuliche Langzeitautos, wenn man den Benzinmotoren den Vorzug gibt. Die VW-Turbodiesel mit sechs Zylindern zeigen sich anfällig.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**
★★★★★ **Ersatzteillage**
★★★★★ **Reparaturfreundlichkeit**
★★★★★ **Unterhaltskosten**
★★★★★ **Verfügbarkeit**
★★★★★ **Nachfrage**

KAROSSERIE-CHECK

Rost ist beim großen Volvo kein großes Thema dank **Vollverzinkung.** An Motorhaube und Heckklappe, die aus Aluminium bestehen, kann es zu Blasen und Abplatzern am Lack kommen. Manchmal sind die **Federteller der MacPherson-Federbeine** von Korrosion betroffen, und auch die Batterieaufnahme im Motorraum blüht häufig rotbraun auf. Bei den oft als Lastesel genutzten Kombis ist nicht selten das Interieur abgenutzt. Auf die Dichtung der Getriebeölwanne achten: Diese ist ursprünglich aus Kork.

TECHNIK-CHECK

Der DOHC-24V-Reihenmotor zeigt sich langlebig, wenn man die Zahnriemenwechsel-Intervalle einhält: alle 70 000 km bei Modellen bis 1994, bei späteren Modellen alle 120 000 km. Typische Volvo-Mängel sind eine poltrige, **ausgeschlagene Vorderachse** und defekte Dämpferbeine der Niveauregulierung. Die Dieselmotoren sind nicht empfehlenswert: Zylinderkopfprobleme und maximal rote Umweltplakette. Auf Undichtigkeiten an der Servolenkung achten!

PREISE

Bei Einführung 1990 **(Volvo 960 Kombi) ..... 73 400 DM**
Bei Produktionsende 1998 **(Volvo V90) .....79 900 DM**
Classic-Analytics-Preis 2020 (Zustand 2/4) .....8500 / 1600 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* .....103,06 / 255,14 Euro

CLUBS & SPEZIALISTEN

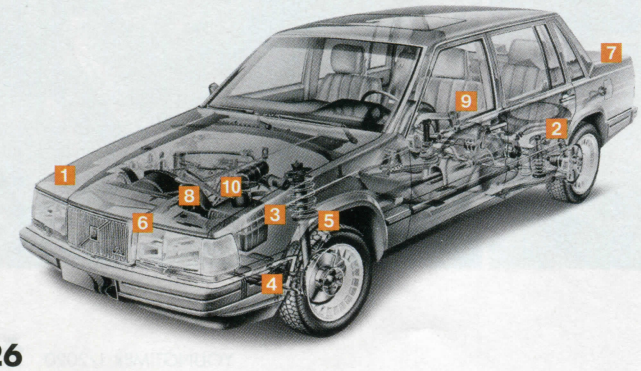
Autohaus Krämer GmbH, Dammstraße 2, 71409 Schwaikheim, Tel. 07195/95450, **www.ahkraemer.de**
Volvo Club Deutschland, Wolfgang Tröger, Sonnenstraße 16, 72297 Seewald, Tel. 07443/968048 0, **www.volvoclub-deutschland.de**
Polar Parts GmbH, Teile für schwedische Autos, Am Farnbach 4f, 38729 Cadolzburg, Tel. 09103/7906450, **www.polar-parts.de**

ERSATZTEILE

Traditionell ist die Ersatzteillage bei Volvo rosig. Lange Modelllaufzeiten und ein ausgeklügeltes Baukastensystem schaffen viele Gleichteile. Aber viele Ausstattungs- und Farbvarianten erschweren wiederum die Vorratshaltung bei Zier- und Interieurteilen.

SCHWACHPUNKTE

1. **Batterieaufnahme rostet**
2. **Niveaustoßdämpfer undicht**
3. **Dichtung Getriebeölwanne**
4. **Fahrwerksbuchsen**
5. **Servolenkung undicht**
6. **Lackschäden an Motorhaube**
7. **Lackschäden an Heckklappe**
8. **Zahnriemen (kurzes Intervall)**
9. **sich lösende Lederbezüge (Tür)**
10. **Zylinderkopfdichtungen (Diesel)**



*Quelle: OCC, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 5000 km

2125 Liter **Stauraum** bei umgeklappten Sitzen: beeindruckend viel Platz!

YOUNGTIMER-Redakteur Daniel Endreß

Fazit

So viel Platz findet man in anderen Kombis nur selten, und der **Sechszylindermotor** vermittelt ein souveränes und sicheres Gefühl. Es mag wie ein Klischee klingen, doch wenn ich einen Kombi für einen mehrwöchigen Roadtrip auswählen müsste, meine Wahl würde den 960 treffen.

für drei Wochen, Wanderausrüstung und Verpflegung schon einmal verstaut werden können. Wer mag, schnallt noch zwei Fahrräder aufs Dach, und los geht's.

Sicherheit und Souveränität

Bevor sich der Motor starten lässt, müssen wir zunächst die Wegfahrsperre entriegeln, die stammt von VDO. Dazu stecken wir einen kleinen Plastikstift mit Mikrochip neben dem Lenkrad in ein passendes Loch. Wenn die rote LED darüber erlischt, können wir den Schlüssel im Zündschloss drehen. Und schon nimmt der Reihensechser seine Arbeit auf. Den Wählhebel der Viergangautomatik ziehen wir auf „D", und mit einem kleinen Ruck setzt sich der Reisegleiter in Bewegung. Kraftvoll zieht der Motor schon im unteren Drehzahlbereich durch. Man hat immer das Gefühl, dass da noch eine ganze Menge Reserve schlummert, doch eine angenehme Reisegeschwindigkeit erreichen wir auch, ohne den Motor auszulasten.

Wenn man doch mal ausprobieren möchte, welche Kraft in fast drei Litern Hubraum schlummert, und bis 6000 Umdrehungen hochzieht, quittiert der Motor das mit Lautstärke sowie angestrengtem und energischem Grölen. Er mag es dann doch lieber etwas bedächtiger.

Beim Fahrwerk fanden die Ingenieure einen guten Kompromiss aus Fahrstabilität und Komfort. Bis 1994 wurden die Kombis noch ausschließlich mit hinterer Starrachse verkauft. Mit der Modellüberarbeitung zum 960 II bekamen sie, wie die Limousinen zuvor, eine Multilink-Hinterachse mit Niveauregulierung und Blattfedern, was den Fahrkomfort noch einmal deutlich aufwertet. Im Zusammenspiel mit den bequemen Sitzen kann man es jedenfalls viele Stunden in dem Reisewagen aushalten.

Ein Volvo-Kombi ist ein Statement. Er steht für Vernunft, Nachhaltigkeit und Abenteuerlust, und wenn man ein schönes Exemplar sein Eigen nennen darf, sollte man ihn lange hegen und pflegen. ■