



⚙ ALLTAGSTAUGLICHKEIT Ohne Übertreibung: Sie werden kaum einen anderen Klassiker finden, der alltagstauglicher ist!

🔧 SCHRAUBERFREUNDLICHKEIT Wenn er mal streikt, stellt der 940 keine große Herausforderung dar – anders als der 960

🚚 TEILEVERSORGUNG entspannt – technisch gibt es fast alles neu. Spezifisches und Anbauteile oft nur gebraucht

Harte Kante?

Einfach nur Brick – Ziegelstein – nennen Engländer und Amerikaner liebevoll alte, kantige Volvo. Die 900er-Serie gilt dabei als letzter Vertreter der typischen Volvo-DNA. Bröckelt nach nunmehr 30 Jahren die Fassade der Unzerstörbarkeit?

Volvo hat es wie kaum ein anderer Hersteller jahrzehntelang geschafft, Autos zu bauen, deren Technik ebenso beständig war wie ihr Design. Allein die Produktionszeiten sind der in Blech gepresste Beweis dieses Strebens: Ur-Buckel PV444 (1948-1958), dessen Nachfolger PV544 (1958-1969), 121 Amazon (1956-1970) und 140 (1966-1974) werden nur von der legendären Baureihe 240 übertroffen, die von 1974 bis 1993 fast zwei Jahrzehnte vom Band lief. Hinzu gesellte sich ab 1982 die 700er-Baureihe, die bis 1992 gebaut und von der for-

mal auf den ersten Blick eineigen 900er-Linie fließend abgelöst wurde.

Deren Geschichte beginnt 1982 mit der Präsentation der 700er-Serie in Gestalt der luxuriöseren Sechszylinder-Variante 760. Erst zwei Jahre später folgt der einfachere 740 mit Vierzylinder-Motoren. Doch die Kunden geben sich nicht mehr mit dem zögerlichen Design der Schweden zufrieden, ab Mitte der Achtziger bricht der Umsatz ein. Das in Entwicklung befindliche *Projekt Galaxy*, aus dem 1991 die 800er-Reihe mit Vorderradantrieb hervorgehen sollte, ist noch Zukunftsmusik und nicht geeignet, die abspringenden Kunden zu halten. Eine Lösung muss her, und das in einer für die

Schweden eher ungewohnten Art: nämlich kurzfristig. Denn bereits seit 1978 arbeiten sie am besagten neuen Modell für die

neunziger Jahre. Weil sich besonders in der 700er-Limousine die Design-Defizite zeigen, konzentrieren sich die Gestalter vor allem auf das Stufenheck. Am 5. April 1988 startet die Entwicklung des „neuen“ 700, der 1990 in Gestalt der 900er-Serie vorgestellt wird und reichlich Design-Anleihen des ebenfalls fast fertigen Frontantrieb-850ers zeigt. Um die Verwirrung komplett zu machen, erhält auch die parallel weitergebaute 700er-Reihe die neue Schnauze...

Diesen kantigsten aller Volvo haben sich Heiko Brenke und Tobias Cizmar aus Wulsbüttel bei Bremen verschrieben. Auf ihrem Gelände stehen diverse 700er und 900er aller Zustände, die potenzielle Schwachstellen gnadenlos preisgeben.

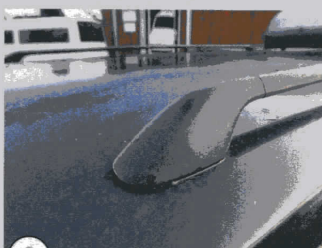
KAROSSERIE

Grundsätzlich gelten die Tugenden, die Volvo groß gemacht haben, auch für die 900er-Baureihe. Die kantige Karosserie ist nicht nur extrem sicher, sondern auch aus-





1 Vergriffen: der Windschutzscheibenrahmen. Metallclackleiden zudem unter Klarlackplatzern



2 Durch Schmutz und Nässe kann es unter den Auflagen der Dachreling rosten



3 Bei Autos ohne trockenen Stellplatz korrodieren des Öfftens die Ausleger der Außenspiegel



4 Bei den Kombis quillen die Gummileisten der Seitenscheiben auf und schlagen unschöne Wellen



5 Rost am Radlauf findet sich nur bei extrem ungepflegten oder schlecht nachlackierten 900ern



6 Selten: An der Unterkante der Kotflügel kann es durch Schmutz und Steinschlag rosten



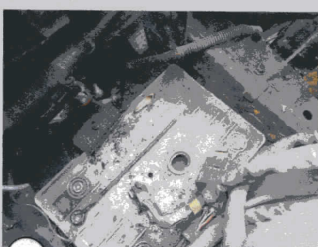
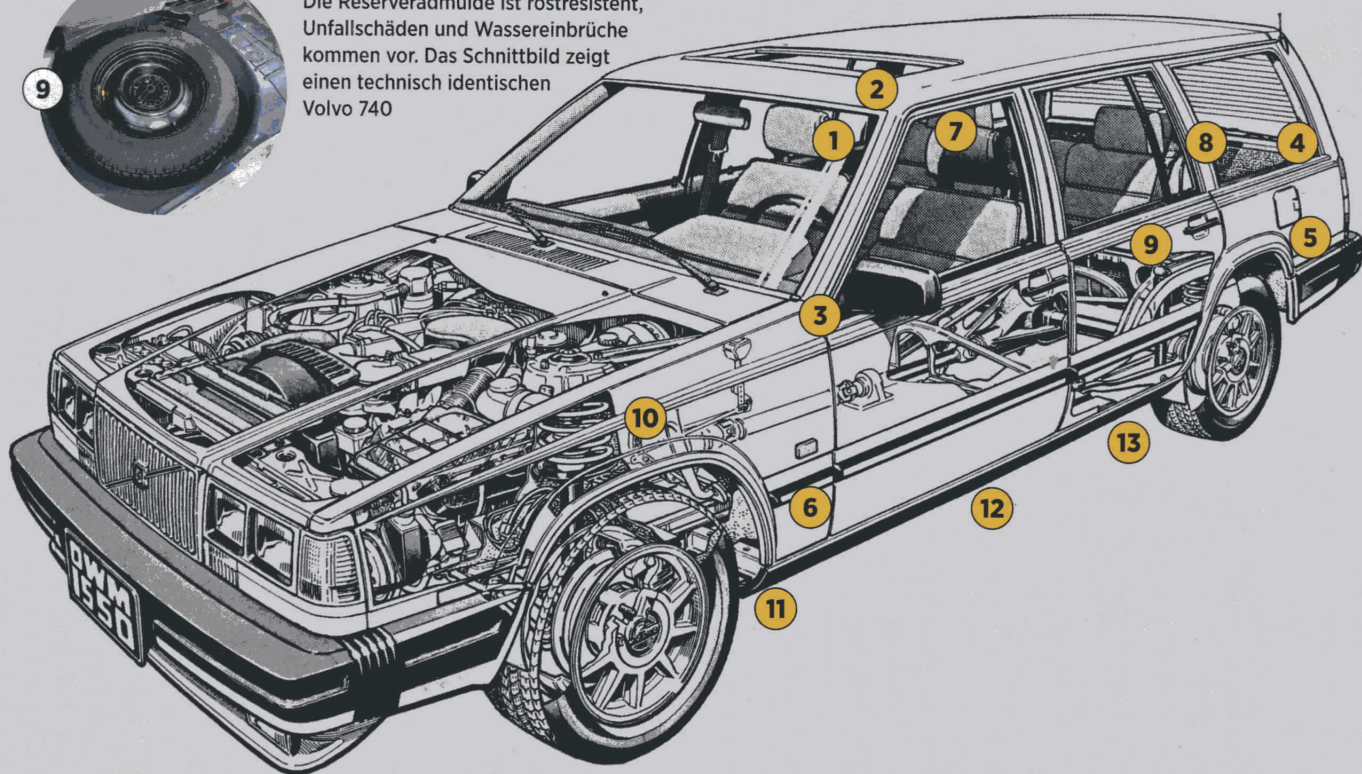
7 Versteckt: Unter den Gummis der Türoberkanten sammelt sich Feuchtigkeit und nährt den Gilb



8 Unbedenklich aber hässlich: Beim Kombi korrodiert die Heckklappe aus Alu an diversen Stellen.



Die Reserveradmulde ist rostresistent, Unfallschäden und Wassereinträge kommen vor. Das Schnittbild zeigt einen technisch identischen Volvo 740



10 Typische Stelle: Je nach Motor rostet es vorne links oder rechts unterhalb der Batterie



11 Halb so wild: Kantenrost am Unterboden findet sich oft, ist aber in der Regel leicht zu stoppen

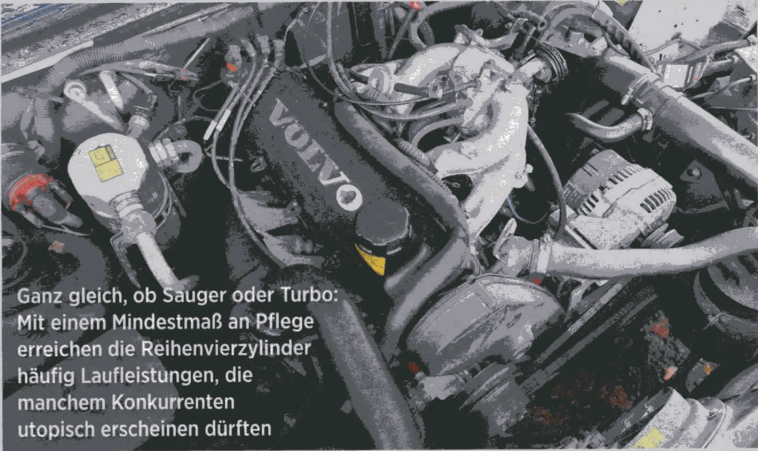


12 Die Bereiche rund um die Wagenhebeaufnahmen sind häufiger Brutstätten von Korrosion

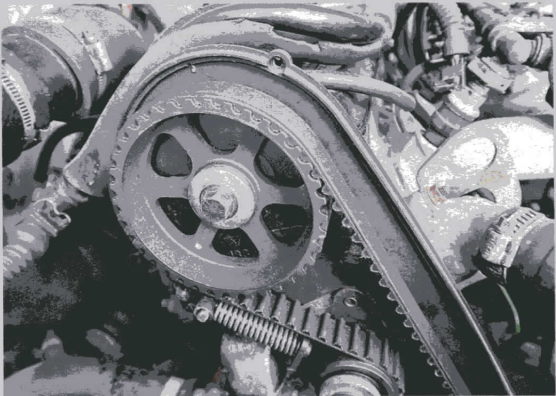


13 Eher die Ausnahme: Meist gammeln die Schweller Richtung Ende durch Spritzwasser und Dreck

MOTOR



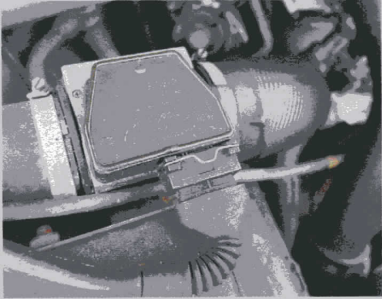
Ganz gleich, ob Sauger oder Turbo: Mit einem Mindestmaß an Pflege erreichen die Reihenvierzylinder häufig Laufleistungen, die manchem Konkurrenten utopisch erscheinen dürften



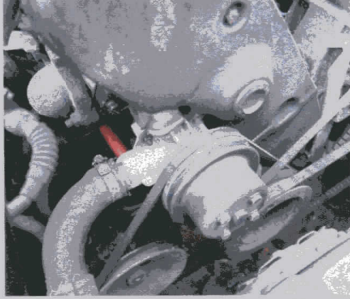
Alle 100.000 Kilometer oder zehn Jahre steht der Zahnriemenwechsel an. 2,3er (außer 16V) sind Freiläufer



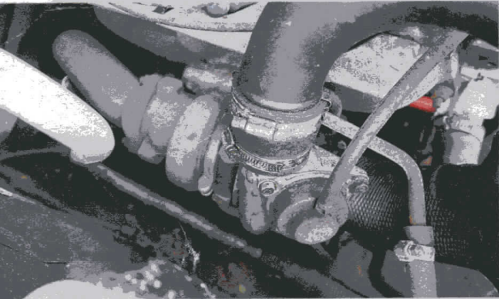
Die Einspritzanlage macht selten Probleme. Ärger bereiten manchmal verstopfte Kurbelgehäuseentlüftungen



Klassiker: Im Alter kränkt der Luftmengenmesser gern mal



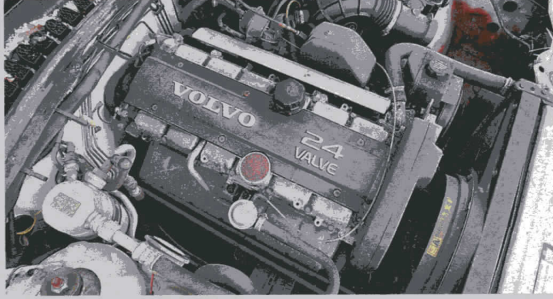
Leicht zu tauschen: Die Wasserpumpe wird vom Keilriemen angetrieben



Je nach Fahrweise und Pflege kann der Turbo weit über 300.000 Kilometer erreichen



Oft defekt: unzureichend gewartete Klimaanlage



Der Reihensechszylinder ist deutlich komplexer und erreicht nicht so einfach hohe Laufleistungen wie der Vierzylinder

gesprochen resistent gegen Korrosion. Obwohl der Vorgänger 700 auch kein starker Roster ist, zeigt sich der 900 nochmals deutlich gestärkt. Das hat auch einen Grund, wie Cizmar erklärt: „Beim 700er war nur der Unterboden verzinkt, beim 900er reicht das Zink bis unter die Fensterlinie.“ Das wirkt. Selbst ein wegen „starker Rostschäden“ zum Schlachten verur-

teilter 945 auf Cizmars Hof zeigt sich erstaunlich intakt, verglichen mit der damaligen Konkurrenz. Er vereint anschaulich alle denkbaren Schwachstellen: Batteriekasten (je nach Motor vorne links oder rechts), Querlenkeraufnahmen vorne, Übergang vom vorderen Radkasten zum Bodenblech, Wagenheberaufnahmen, Schwellenden, Türkanten (oben!) und

das Bodenblech des fahrerseitigen hinteren Fußraums. Eher selten findet sich Gammel in dem Falz zwischen Laderaumöffnung und Rückleuchten, an den hinteren Radläufen, den Unterkanten der vorderen Kotflügel oder rund um die Füße der Dachreling. Die Kombi-Heckklappe ist aus Alu und korrodiert oft im Bereich der Kennzeichenhalter, der Spritzdüse des Heckscheibenwischers sowie an der Unterkante. Beide Experten betonen jedoch, dass die aufgezählten Schwachstellen nur im Extremfall so geballt auftreten und der 900er grundsätzlich sehr rostresistent und solide konstruiert ist.



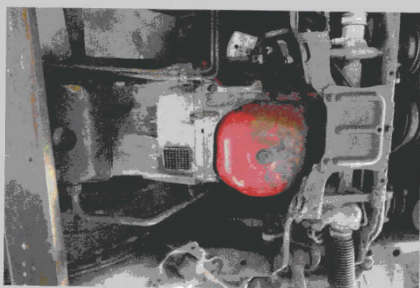
CLASSIC-DATA-MARKTWERT

940/960	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5	NEUPREIS
940 2.0 Kombi	90-93	-	6.200 €	3.200 €	1.100 €	-	41.800 DM
940 2.3 Lim.	90-95	-	4.500 €	2.200 €	900 €	-	42.400 DM
940 2.3 Kombi	90-94	-	6.900 €	3.500 €	1.200 €	-	43.900 DM
940 Turbo Lim.	90-94	-	4.900 €	2.400 €	900 €	-	49.800 DM
940 Turbo Kombi	90-94	-	7.100 €	3.600 €	1.300 €	-	51.700 DM
960 3.0 24V Lim.	90-94	-	5.400 €	2.700 €	900 €	-	66.200 DM
960 3.0 24V Kombi	90-94	-	6.300 €	3.200 €	1.100 €	-	69.400 DM

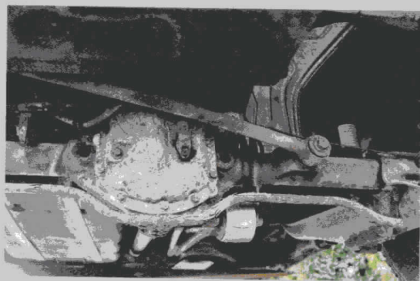
TECHNIK

Selbst Nicht-Kenner wissen, dass Volvo der Ruf der Unzerstörbarkeit anhaftet. Und so kommen beim 940er bewährte Reihenvierzylinder zum Einsatz, wie sich ihren Ruf

ANTRIEB



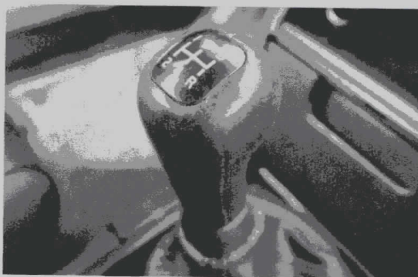
Die Automatikgetriebe sind haltbar. Ärger machen mitunter Steuergeräte. Hilfreich: alle 100.000 Kilometer das Öl wechseln



Im Gegensatz zum deutlich komplexeren 960 mit Multilenker-Hinterachse steckt im 940 eine unzerstörbare Starrachse



Die robuste Starrachse verliert am Eingang über den Simmerring gerne Flüssigkeit. Oft verschlissen: das Kardanwellenmittellager



Die Schaltgetriebe halten genauso lange wie der Rest. Bei hohen Laufleistungen gehen Gang eins und zwei häufiger nur schwer rein

DIE SPEZIALISTEN



Schweden schweißt zusammen

Die Liebe zu alten Volvo führte eines Tages **Tobias Cizmar** (40, links) und **Heiko Brenke** (61, rechts) zusammen. Gipfel der Leidenschaft war die Gründung der *Volvo Schmiede*. Hier machen die beiden Norddeutschen alte Volvo, vornehmlich der Siebziger bis Neunziger, bereit für das zweite Leben und vermitteln sie an Enthusiasten. Darüber hinaus organisieren die langjährigen Schrauberklumpen Treffen und versorgen die Volvo-Szene durch zahlreiche Schlachtfahrzeuge mit Ersatzteilen und wertvollem Knowhow. Kontakt: Telefon 0172/4205377, Webseite: www.volvoschmiede.de

schon in den Vorgängern 740 und 240 erarbeitet haben. Gängigste Vertreter sind der Zweiliter und der 2,3-Liter-Sauger. Beide gab es auch mit Turbo. Sie lassen sich alle je nach Version durch einen Minikat oder Kaltlaufregler auf Euro2 bringen. Bei späten Exemplaren vor der Modellpflege 1994 reicht oft gar nur eine Bestätigung von Volvo. Nicht legal aufrüstbar ist der 2,3 16V, aber „den Sechzehnventiler kann man eh nur als verbrauchsstark und leistungssarm bezeichnen. Es gibt daher außer der Seltenheit keinen Grund, ihn zu kaufen“, erklärt Cizmar.

Grundsätzlich gelten alle Vierzylinder als absolute Dauerläufer. Heiko Brenke bestätigt das: „Eigentlich sind sie erst jenseits der 250.000 Kilometer eingefahren.“ Und sein Kollege fügt hinzu: „Wenn er gut gewartet

ist, würde ich mir auch einen 940er jenseits der 600.000 Kilometer bedenkenlos kaufen.“ Wichtig seien die richtigen Zutaten, so die Beiden: „Mit Zündkerzen von NGK oder Volvo laufen die Motoren ideal, bei anderen Marken zicken sie oft rum.“ Genauso verhalte es sich auch beim Drehzahlsensor.

Das Öl sollte alle zehn- bis 15.000 Kilometer und der Zahnriemen spätestens nach 100.000 Kilometern gewechselt werden. Vorteil des 2,3ers (ohne 16V): Er ist ein Freiläufer. Im Zuge des Zahnriemenwechsels sei es zudem ratsam, gleich die Simmerringe an der Stirnseite des Motors zu wechseln.

Clackern aus dem Ventiltrieb kommt bei allen Motoren häufig vor. Dessen Spiel wird über Plättchen zwischen Tassenstößel und Nockenwelle justiert. Oft rührt das Klappern

TECHNISCHE DATEN

Volvo
940/945

1990 bis 1998

MOTOR

BAUART 2,0i B200F, 2,3i (B230FB): Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; hängende Ventile, von Zahnriemengetriebener Nockenwelle (B234F 16V: zwei Nockenwellen) über Tassenstößel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle; Bosch-Einspritzanlage; Turbo-Aufladung (2,3i Softturbo, 2,3i Turbo, 2,3i Turbo-Intercooler zusätzlich mit Abgasturbolader)

BOHRUNG X HUB 88,9 x 80 mm (2,0); 96 x 80 mm (2,3)

HUBRAUM 1986 ccm (2,0) 2316 ccm (2,3)

PS BEI U/MIN 112 bei 5700 (B200F), 131 bei 5500 (B230FB), 155 bei 5700 (B234F 16V), 135 bei 4900 (B230 FK Softturbo), 165 bei 4800 (B230FT Turbo)

NM BEI U/MIN 158 bei 2800 (B200F), 185 bei 2950 (B230FB), 203 bei 4450 (B234F 16V), 230 bei 2300 (B230 FK Softturbo), 264 bei 3450 (B230FT Turbo)

ANTRIEB Fünfgang-Schaltgetriebe, gegen Aufpreis Wandlerautomatik, Hinterradantrieb

KAROSSERIE

AUFBAU selbsttragende Ganzstahlkarosserie

L x B x H IN MM 4840-4871 x 1750 x 1410

RADSTAND 2770mm

LEERGEWICHT 1370 bis 1600 kg

FAHRWERK

VORDERACHSE MacPherson-Federbeine, Querstabilisator; Teleskopstoßdämpfer; Servolenkung

HINTERACHSE Starrachse an Längslenkern mit zentralem Zugstreben-Halterahmen; Querstabilisator; Teleskopstoßdämpfer, gegen Aufpreis Niveaudämpfer

BREMSEN Hydraulisches, servounterstütztes Zweikreis-Bremsssystem, Scheibenbremsen rundum, ABS

REIFEN 185/65 R15

DATEN & MESSWERTE

VERBRAUCH 9-11 Liter Super

VMAX 180 bis 205 km/h

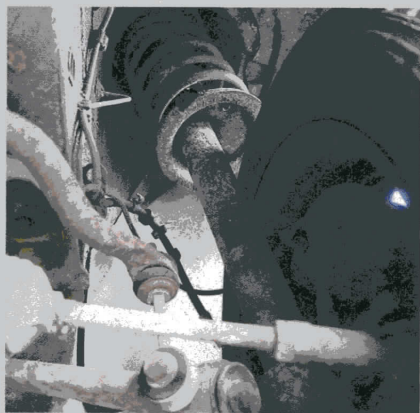
STÜCKZAHL ca. 670.000 (inkl. 960/965)

jedoch von ausgehärteten oder gebrochenen Gummis her, die das Geräusch zwischen Nocken und Tassenstößeln dämpfen sollen. Dies sei eher ein Schönheitsmakel und erst mal unbedenklich, so Brenke.

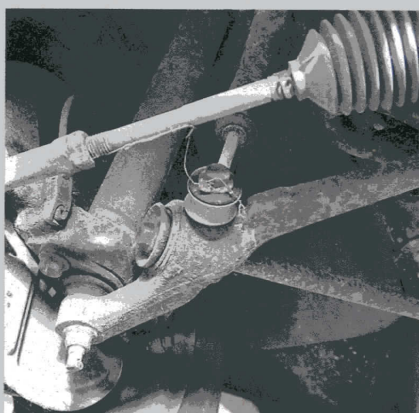
Und die Turbos? Kein Thema! Allenfalls deren Kühlwasserschläuche verspröden im Alter durch thermische Belastung und Ölnebel. Ihre Lebensdauer hängt wie immer vom Fahrer ab. Laut Cizmar seien einige Kunden jenseits der 500.000 Kilometer noch mit erster Turbine und Kopfdichtung unterwegs.

Die Diesel sind ebenfalls Dauerläufer, jedoch hierzulande nahezu ausgestorben. Der Sechszylinder des 960 ist ein eigenes Kapitel (siehe Kasten zu 960er-Eigenarten). Ebenso unproblematisch: die Getriebe. Bei der manuellen Variante können sich bei ho-

FAHRWERK UND BREMSE



Die vorderen Federbeine gelten als langlebig, erreichen inzwischen aber oftmals ihre Verschleißgrenze



Wer auf Originalteile setzt, hat an der Vorderachse wenig zu tun, ihre Verschleißteile halten 80.000 bis 100.000 Kilometer



Die robuste Starrachse ist nicht totzukriegen. Weich gekloppte Stoßdämpfer und Federn treten meist bei hohen Kilometerständen auf



Kritisch: die aufpreispflichtige Niveauregulierung. Ihre Dämpfer sind lange vergriffen. In der Regel hilft nur das Zurückrüsten



Im Bereich der Bremsanlage zeigen sich die typischen Altersspuren. Je nach Pflege können die Bremssättel klemmen. Außerdem hängen häufiger die Handbremsseile fest. Das ABS hingegen arbeitet zuverlässig und zickt höchstens durch verdreckte Radsensoren

hen Laufleistungen erster und zweiter Gang schwer einlegen lassen. Bei der Automatik bereitet das Steuergerät öfter Probleme. Außerdem rät Heiko Brenke: „Die Automatikgetriebe sind werksseitig mit lebenslanger Ölfüllung versehen. Es ist jedoch ratsam, spätestens alle 100.000 einen Wechsel vorzunehmen. Eine Spülung wirkt oft Wunder!“ Der Rest des Antriebsstrangs ist fast schon überdimensioniert. Gelegentlich schwächeln Kardanwellenmittellager, Differentialsimmering und die Dämpfer der Niveauregulierung. Letztere sind quasi nicht mehr zu bekommen. Lösung: Zurückrüsten auf normale Dämpfer. Beim 960 ist dies allerdings nicht möglich. Bei der Bremse sorgen klemmende Sättel und Handbremsseile für Frust. Die Teileversorgung ist gut. Technisch gibt es fast alles neu, spezifischere Teile sind oft nur noch gebraucht zu bekommen.

INTERIEUR/ELEKTRIK/ANBAUTEILE

Innen lauten die wenigen Schwachstellen undichte Heizungsventile, defekte Sitzheizungen, hängende Himmel und schrumpfende Türverkleidungen bei 900ern der ersten Serie. Klimaanlage sind oft schlecht gewartet und entsprechend häufig ohne Funktion.

Bei der generell gesunden Elektrik geht es ähnlich überschaubar zu, Brenke nennt fest-sitzende Motoren der Scheinwerferreinigungsanlage (TÜV-relevant!), verharzte Motoren der Zentralverriegelung, Massefehler der Türkontaktschalter sowie spinnende Benzinpumpen- und Hauptstromrelais. Bei der zweiten Serie streikt die Fernbedienung häufig, dafür gibt es bei der Wegfahrsperrkeinerlei Probleme. Sie ist in der ersten Serie anfällig, da stets vom Händler nachgerüstet. Die Anbauteile sind insgesamt größtenteils genauso langlebig wie der Rest.

ERSATZTEILPREISE

Volvo 945 2.3i Turbo

Auspuff ab Kat original Volvo	215 €
Turbolader Garrett (im Austausch)	846 €
Bremsscheibe Vorderachse ATE	65 €
Bremsbeläge vorne Girling	40 €
Bremssattel Hinterachse Skandix	95 €
Impulsgeber Kurbelwelle original Volvo	56 €

Skandix AG, www.skandix.de oder Telefon 05383/960096.

Kotflügel vorne (wenn lieferbar)	223 €
Rückleuchte Kombi	59 €
Blinker vorne	37 €
Relais Benzinpumpe	19 €
Anlasser neu	189 €
Heizungsventil (ohne/mit Klima)	29/40 €

Buttkereit Autotechnik GmbH,
www.buttkereit-onlineshop.de oder Telefon 0203/580061.

Weitere Anbieter finden Sie im Kleinanzeigenteil

CLUBADRESSEN

Bremer-Volvo-Club-e.V.

Jens Wöbse
Am Kindergarten 2
D-28816 Stuhr
Telefon 04206/9919
www.bremer-volvo-club.de

Allgemeine Volvo IG
„Alter-Schwede.de“

Parkstraße 22
D-60322 Frankfurt
E-Mail: ig@alter-schwede.de
www.alter-schwede.de

Das umfangreichste Clubadressenverzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) finden Sie im Internet unter www.oldtimer-markt.de

Wenn Sie einen bestimmten Club suchen und nicht auf die Online-Version zugreifen können, hilft Ihnen die Redaktion unter **Tel.: 06131/992164** gern weiter.

FAZIT

Mit der 900er-Baureihe hat sich Volvo ein Denkmal für die Ewigkeit gesetzt. Sie transportiert traditionelle Tugenden wie Sicherheit und Unzerstörbarkeit in die Moderne und wirkt selbst 30 Jahre nach ihrer Präsentation noch zeitgemäß. Das ideale Modell der Experten: ein später 940/945 Classic mit 2,3-Liter-Motor. Bei guter Pflege ist das ein bombensicherer Kauf.

Tobias Cizmar bringt es abschließend perfekt auf den Punkt: „Der 900er hätte Volvo eigentlich ruinieren müssen: Er steht kaum in der Werkstatt, und wer einen hat, muss sich jahrzehntelang keine Gedanken um ein neues Auto machen.“

TEXT **Matti A. Bohm**

FOTOS **Matti A. Bohm, Archiv**
redaktion@oldtimer-markt.de



Langlebig und robust: Das klar gezeichnete Cockpit gibt keinerlei Rätsel auf. Hier fällt das Kilometerfresser leicht



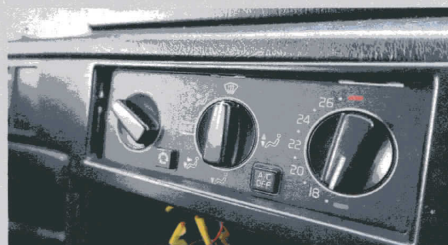
Lordosenstützen und Sitzheizungen fallen öfter aus. Erstere lassen sich gut reparieren, Letztere nur mit größerem Aufwand



Bei Modellen der zweiten Serie kommt es zu Schrumpfungen der Türverkleidungen



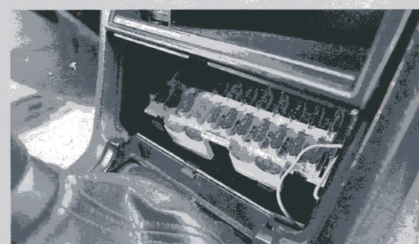
Schalter der Komfortausstattung sind selten ein Ärgernis. Reinigen und mit Kontaktspray behandeln reicht oft schon aus



Die Lüftung ist an sich langlebig. Einzig schlecht gewartete Klimaanlage und leckende Heizungsventile machen immer wieder Probleme



Die Beleuchtungseinheiten erweisen sich als resistent gegen Witterungseinflüsse, Kontaktprobleme sind ebenfalls die Ausnahme



Kupferwurm adé: Der Sicherungskasten versteckt sich gut geschützt hinter der Mittelkonsole. Die gesamte Bordelektrik ist stabil



TÜV-relevant: Recht häufig streiken die Motoren der Scheinwerferreinigungsanlage, wenn sie nur selten benutzt worden ist



Nervig: Beim Kombi sind oft die Innenverkleidungen der Heckklappe total zerschossen oder ihre Halter reihenweise gebrochen

Eine Klasse für sich

Der Volvo 960 sieht zwar auf den ersten Blick fast genauso aus wie der 940 mit Reihenvierzylinder, unterscheidet sich jedoch erheblich – angefangen bei den namensgebenden Reihensechszylindern (bis 1994

gab es auch einen 2.0 und 2.3 Liter Turbo im 960). Diese wurden in Schweden entwickelt und bekamen im Anschluss bei Porsche ihren Feinschliff. Entsprechend anspruchsvoller ist ihre War-

tung. An der Hinterachse geht es ähnlich komplex zu. Hier steckt statt einer Starrachse eine Multilenkerachse, die deutlich verschleißanfälliger ist. Besonders kritisch: Die nicht lieferbare Niveauregulierung kann hier nicht auf normale Dämpfer zurückgerüstet werden. Mancher 960 ist deswegen mit einer 940 Starrachse unterwegs... Das

Cockpit ist moderner, und sogar Blechteile sind im Detail anders. Kein Wunder, dass der simplere 940er bei Fans populärer ist. Dem komplexen 960 widmen wir später eine eigene Kaufberatung.

