

Vom alten Schlag

Der Volvo 940 ist ein liebenswertes Relikt aus vergangenen Tagen. Ein Auto mit Ecken und Kanten – und eigenem Charakter.

Von Jochen Wieler

„Ja, gibt's denn den noch, wird der noch gebaut?“ So lautete die erste Frage meines Nachbarn, als ich mit dem Volvo 940 nach Hause kam. Ja, es gibt ihn noch. Bis Jahresende ist er noch zu haben, danach fährt er aber in Rente.

Schade eigentlich. Denn der 940er ist ein Volvo ganz nach alter Schweden-Sitte, so wie es die echten Fans lieben. Er hat sich seine Kasten-Form über die Jahre hinweg bewahrt – trendkonforme Umformungen sucht man an dem kantigen chlachtschiff vergebens.

Daß die strenggenommen etwas altmodische Form nicht nur eine optische Bereicherung des Straßenbild darstellt, sondern auch ihre praktischen Vorteile hat, steht außer Frage. Durch die tiefe Hecke läßt sich der Laderaum optimal nutzen. Bis zur Höhe der Laderaumabdeckung ist der **Kofferraum** zwar ungewöhnlich flach. Dafür sind die Breite und die Länge des Gepäckraumes unübertroffen, so daß sich immer-

hin ein Volumen von stattlichen 602 Litern ergibt. Legt man die Rücksitzbank um, entsteht eine durchweg ebene Fläche – und ein traumhaftes Ladevolumen von 1.702 Litern.

Auch die Insassen können sich keineswegs über Raumnot beklagen. Fünf Personen finden ein sehr großzügiges Platzangebot vor. Sowohl Bein- als auch Kopffreiheit sind mehr als ausreichend bemessen.

Schade ist nur, daß Volvo für Kombi-typische **Features** kräftig hinlangt. Laderaumabdeckung (550 Mark), Dachreling (570 Mark) und Gepäckraumgitter (385 Mark) kosten extra. Zu empfehlen ist daher das Kombi-Paket mit den genannten Extras zum Preis von 950 Mark. Etwas kleinlich ist auch, daß bei einem 45.900 Mark teuren Auto die elektrischen Fensterheber (2.020 Mark!) extra zu bezahlen sind. Nur gut, daß es preislich attraktive Pakete gibt, in denen solche Komfort-Extras enthalten sind.

Auch im **Innenraum** finden sich mehr gerade Linien als Rundungen. Das Cockpit ist sehr übersichtlich und wurde wohnlich gestaltet. An einigen Details merkt man aber, daß das Auto schon einige Jahre auf dem Buckel hat. So sehen die Lenkstockhebel recht dünn und zerbrechlich aus. Auch die in der Armauflage versenkten Türöffner sind nicht mehr ganz up to date. Aber echte Volvo-Fans lieben solch kleine „Marotten“.

Das **Fahrgefühl** im Volvo 940 läßt sich mit einem Wort beschreiben: erhaben. Man fühlt sich sicher wie in einer soliden Burg und hat jederzeit das Gefühl, in einem schweren und stattlichen, fast sogar repräsentativen Fahrzeug zu sitzen. Daß sich der 940 aber keineswegs plump oder träge fährt, liegt zum einen an dem kräftigen 165 PS starken **Turbomotor** unter seiner

Haube. Schon bei relativ niedrigen Drehzahlen setzt der Turbolader ein und verleiht dem Schweden Flügel. Nach nur 9,3 Sekunden wird Tempo 100 erreicht, die Spitze liegt bei 205 km/h. Das Geräuschniveau ist verglichen mit den Konkurrenzmodellen der gehobenen Mittelklasse etwas zu hoch. Der **Durchschnittsverbrauch** geht mit 12,5 Litern noch in Ordnung, bedenkt man die aerodynamisch wenig ausgefeilte Form und die ansprechenden Fahrleistungen.

Der Volvo läßt sich überraschend handlich bewegen, was zum Großteil an der extrem leichtgängigen Servolenkung liegt. Der Wendekreis erinnert an einen Kompaktwagen. 9,9 Meter sind für diese Fahrzeuggröße sensationell. Das Kurvenverhalten sieht durch eine starke Seitenneigung recht spektakulär aus, ist aber dennoch sehr sicher. Übrigens ist der 940 so ziemlich das einzige Auto mit einer Starrachse hinten, wodurch der Federungskomfort ein wenig leidet.

Schön, daß es noch Autos mit Charakter gibt. Der 940er ist solch ein Exemplar, das aber bald vom Aussterben bedroht ist. Empfehlenswert: das gut ausgestattete Sondermodell **Classic**.



Der 4,84 Meter lange Volvo neigt sich in Kurven heftig zur Seite.

VOLVO 940 2.3 T

MOTOR & KRAFTÜBERTRAGUNG

Vierzylinder-Otto-Reihenmotor, vorne längs, zwei Ventile pro Zylinder, Turbolader mit Ladeluftkühlung, Fünfgang-Schaltgetriebe, Heckantrieb, Multipointeinspritzung, Kat

Hubraum	2.316 cm ³
Leistung bei U/min	121 kW/165 PS bei 4.800
Max. Drehmoment	264 Nm bei 3.450 U/min

INFO

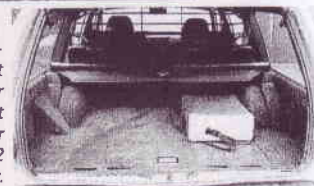
Einzelradaufhängung vorn • Starrachse hinten • Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet • L x B x H: 4.844 x 1.750 x 1.450 mm • Kofferraum: 602 – 1.702 l

FAHRLEISTUNGEN & VERBRAUCH

0 – 100 km/h	9,3 s
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Testverbrauch	12,5 l Super
Grundpreis	45.900 DM



Ein Cockpit wie anno dazumal: Ecken und Kanten dominieren das Bild.



Der Kofferraum ist zwar sehr flach, faßt aber 602-1.702 Liter.

Fotos: V. Plotz

LEKKERLAND

