

Gib' Dir die Kante!

Alltagtauglich, praktisch und (fast) unzerstörbar:
Der Volvo 740/760 ist auf dem Weg zum
Klassiker. Ob trotz oder wegen seines Designs lässt
sich noch nicht abschließend beurteilen

Anfang der achtziger Jahre gab sich Volvo alle Mühe, den Begriff *unsexy* im Automobilbau zu definieren: Der Werbeslogan des Konzerns lautete damals emotional aufwühlend „Sicher, robust, langlebig.“ Passend dazu erschien 1982 ein Auto, das konsequent auf alle lieblichen Rundungen verzichtete: Der Volvo 760 betrieb die Eckigkeit bis zum Exzess. Schon bald nach der Premiere erhielt das neue Sechszylinder-Spitzenmodell aus Göteborg den Spitznamen „Swedish Brick“ – schwedischer Backstein. Die Amerikaner taufte den Wagen so, und bei ihnen verkaufte er

sich auch von Anbeginn prächtig. In Europa war die Kundschaft vom üppig motorisierten Container auf Rädern indes nicht so begeistert und hielt zunächst der alternden 200er-Baureihe die Treue. Erst 1984 änderte sich dies, als der 740 mit Vierzylinder-Motor erschien. Fortan stießen sich auch die Europäer nicht mehr an den Ecken und Kanten des Siebenhunderter, der bald darauf auch als Kombi erschien. Der Volvo-Bestseller, der in überarbeiteter Form als 940/960 (ab 1992) bis Ende der neunziger Jahre weiterleben sollte, war der letzte Hecktriebler des Hauses. Heute sind frühe Exemplare rar und selbst späte Siebenhunderter befinden sich schon überwiegend in der Hand von Fans.

So geht es oft: Wer in seiner Jugend nicht schön war, kann im Alter umso mehr aufblühen! Der kantige Skandinavier hat sich auf dem Weg vom Verbrauchsgut zum Liebhaberfahrzeug auf die Überholspur begeben.

Um die Schwachstellen der Baureihe für den Volvo-Interessierten zu erkunden, haben wir uns gemeinsam mit den Spezialisten vom Autohaus Amthauer in Frankfurt/Main einen gründlich benutzten 740 Kombi aus einer Inzahlungnahme näher angesehen. Echte K.o.-Punkte hat selbst dieser Teileträger nicht offenbart. Firmenchef Uwe Amthauer: „Fahrzeuge wie dieses werden noch immer verschrottet, weil sie hohe Laufleistungen und eine verbrauchte Technik haben. Aber irreparabel ist an diesen Autos eigentlich nichts.“

Karosserie

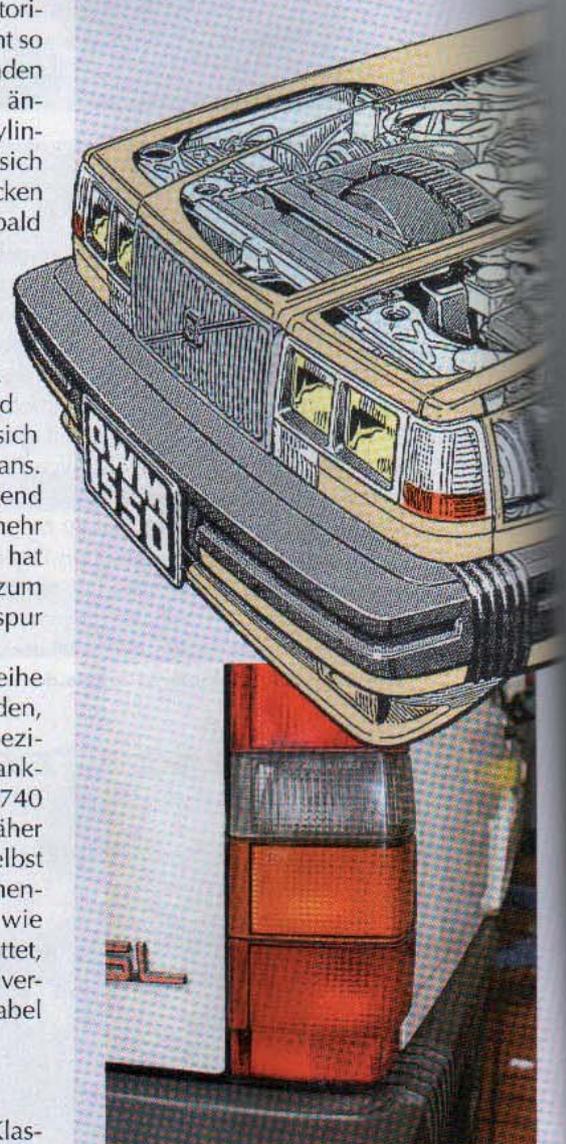
Der Rost, bei vielen automobilen Klassikern das wichtigste Zustandskriterium, spielt beim Siebenhunderter nur eine Ne-



Der Kombi war vor allem in Deutschland und den Niederlanden extrem beliebt.



Der Grund ist klar: Sein Kofferraum bietet mehr Platz als eine schwedische Blockhütte.



Sind die Leuchten intakt und original? Reprorteile taugen beim Kombi wenig



Als 1982 der erste 760 erschien, sollen sich manche Betrachter der Legende nach an den runden Rädern gestört haben...



Ein Traum der achtziger Jahre: zeitgenössisch verspoilerter Kombi von Hausser. Es gab auch werksseitig sportliche Versionen des 740/760



Ist das Schiebedach noch dicht? Der Innenhimmel zeigt es an



An den Bodenfugen nistet sich gelegentlich der Gammel ein.



Unterm porösen PVC-Schutz kann es lange ungestört rosten



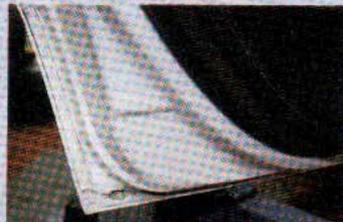
Hier hilft nur das Schweißgerät: Spritzwand überm Auspuff



Indiz für möglichen Rost am Rahmen: milchige Frontscheibe



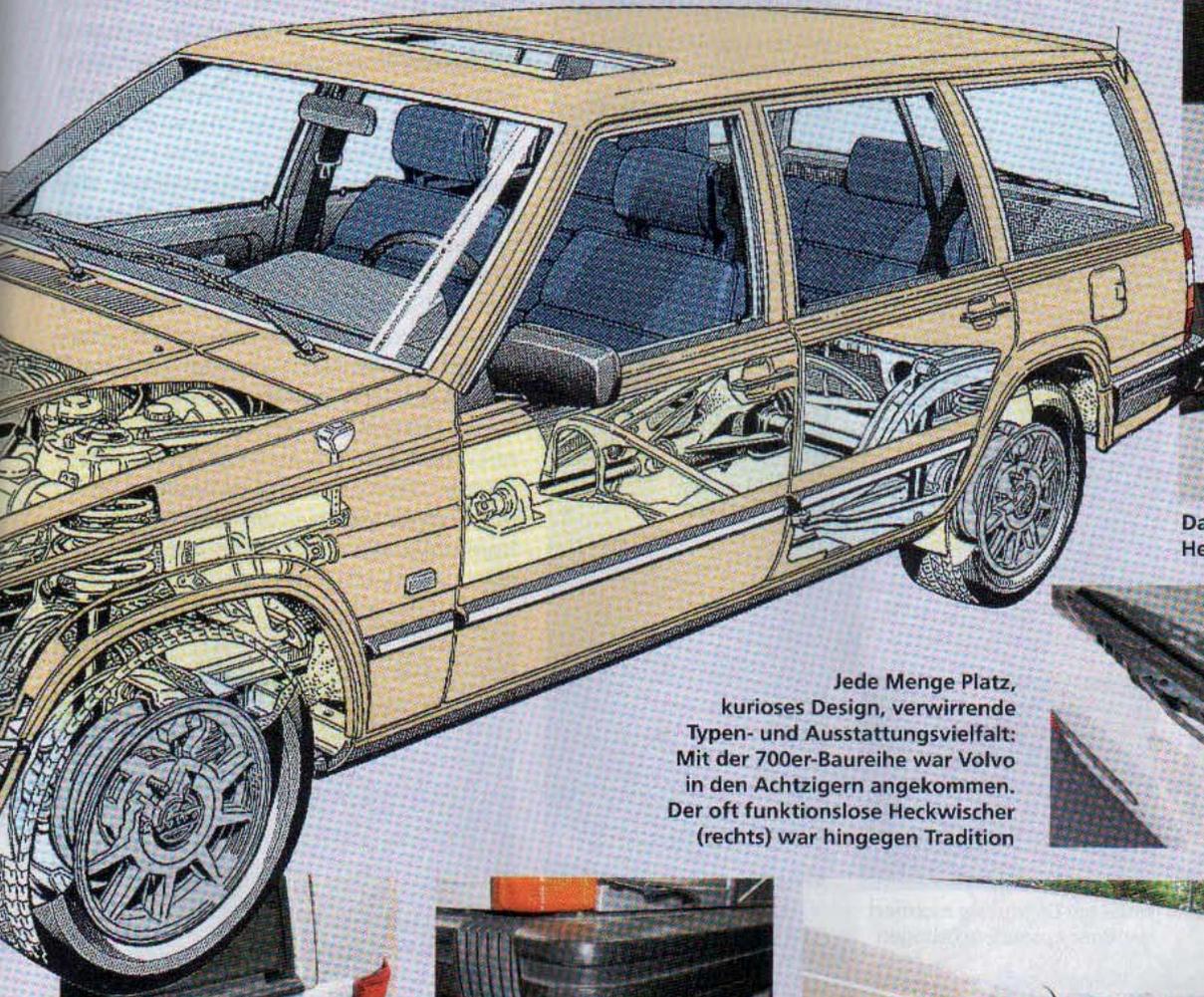
Radläufe hinten: Wenig Rost, dafür umso mehr Schrammen



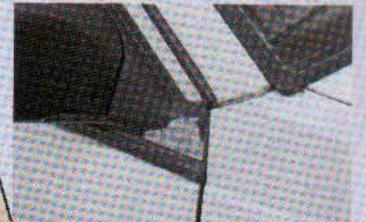
Traumhafte Verarbeitung: Die Türinnenkanten halten genau...



...wie die Schweller meist ein ganzes Fahrzeugleben lang



Jede Menge Platz, kuriose Design, verwirrende Typen- und Ausstattungsvielfalt: Mit der 700er-Baureihe war Volvo in den Achtzigern angekommen. Der oft funktionslose Heckwischer (rechts) war hingegen Tradition



Blühende Landschaften: Die Aluminiumzierteile oxidieren



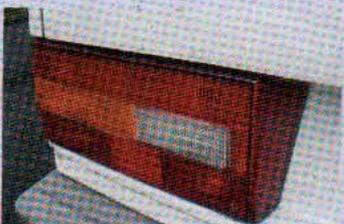
Dauerhaft rostfrei: Auch die Heckklappe ist aus Aluminium



Schrumpfende Gummis sind bei Limousine und Kombi häufig



Die Stoßfänger sind an den Ecken meistens arg geschunden



Rücklichter für die Limousine der zweiten Serie sind teuer



Steinschläge ruinieren Lampen und Lack an der Front allmählich



Zwischenstation beim Facelift: Die Limousine wurde mit der Zeit gerundet. Die Version ohne Nebelscheinwerfer entstand ab 1990

Motor und Anbauteile



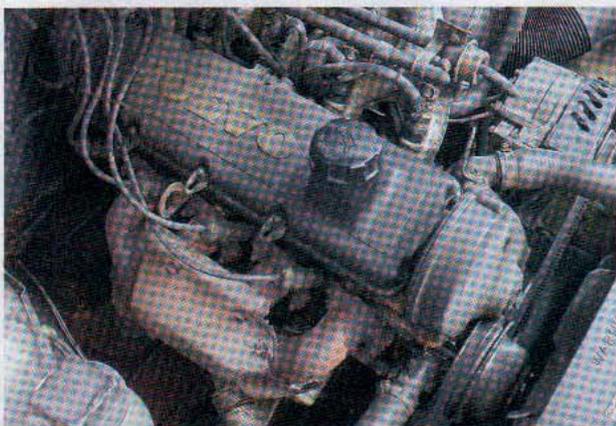
Sieht hier vollgepackt aus, ist aber simpel: B230-Motor



Schlüsselweite 25 (!): Die Ablassschraube ist oft undicht



Krümmer, Wasserpumpe und Zahnriemendeckel K.o.



Der Vierzylinder-Benziner ist heute am empfehlenswertesten. Er ist solide, weit verbreitet und Feinstaubplakettentauglich



Relativ unerheblich: öhlende Ventildeckeldichtung



Ob Luft oder Benzin: Alle Schläuche werden rissig



Nagelprobe: Stimmt der Stand aller Flüssigkeiten?



Lizenz zum Sparen: Euro 2 ist dank Kaltlaufregler möglich



Ist die Auspuffanlage die richtige? Es gibt diverse!



Muss mit Dichtpaste montiert werden: Auspuff-Achsbogen



Vorschalldämpfer sind beim 740/760 sehr kurzlebig

genehmer (und leider auch häufiger) sind aber Undichtigkeiten im Bereich der eingeklebten Frontscheibe. Meist ist der Kleber versprödet, Reparaturen mit Dichtmasse bringt selten dauerhaften Erfolg. Es wird fast immer irgendwann der Einbau einer neuen (teuren) Scheibe notwendig, da die alte kaum unversehrt auszubauen ist. Und nicht immer muss spröder Kleber für das Problem verantwortlich sein: Oft hat sich die Scheibe auch durch Rost am Rahmen allmählich aus ihrem Sitz gelöst.

Doch zugegeben: Hier wird auf hohem Niveau gejamert. Verglichen mit den meisten anderen Old- und Youngtimern sind die typischen Rostherde des Siebenhunderter-Volvo lächerlich! Uwe Amthauer: „Der weiße Kombi ist mit drei Durchrostungen am Boden, der fauligen Spritzwand und einem vermutlich rostigen Scheibenrahmen schon eines der schlechteren Fahrzeuge.“

Technik

Die Variantenvielfalt (insbesondere des Vierzylindermotors) ist enorm. Selbst Volvo-Kenner und Ersatzteilehändler wie Dieter Günther aus Hamburg kommen hier ins Stöhnen: „Beim Siebenhunderter kann man durchaus den Überblick verlieren. Es gab 2-Liter-, 2,3-Liter-, und auch noch 1,9-Liter-Motoren, dazu 16-Ventiler, Turbo, Vergaser und Einspritzer. Dann noch den Euro-V6 als Vergaser oder Einspritzer, Saugdiesel und Turbodiesel, auch diese wieder in diversen Unterversionen. Immerhin: Die Vierzylinder-Benziner sind vom Grundaufbau sehr ähnlich und auch für mittlerweile exotische Ausführungen wie frühe Vergasermodelle sind nahezu alle Ersatzteile noch neu zu kriegen.“ Wer

benrolle. Fahrzeuge ab etwa 1989 sind weitgehend verzinkt und auch der werksseitige PVC-Unterbodenschutz ist äußerst dauerhaft und resistent gegen Versprödung. Dennoch sollte man an den Blechfalten und -fugen des Unterbodens genau hinsehen: Manchmal löst sich die Beschichtung hier eben doch und in der Folge rostet es an diesen Stellen umso schneller. Ungeschützt und gefährdet ist die Spritzwand im linken Motorraum oberhalb des Auspuff-Hosenrohrs, hier finden sich regelmäßig Anrostungen, einige Vol-

vo sind hier auch schon mehr oder weniger schön geschweißt. Ansonsten gilt es, Tür- und Motorhaubenkanten und die hinteren Radläufe kritisch zu beäugen. Kein Problem macht die Heckklappe des Kombis: Sie ist komplett aus nichtrostendem Aluminium gefertigt. Ihr Griff hingegen kann sehr wohl unterm Chrom Rost ansetzen. Bei der Limousine kann es durch Antennenlöcher auf den hinteren Seitenteilen zu Wassereintrüben im Kofferraum kommen – entsprechend verrostet dann auch Bodenblech und Endspitzen. Unan-

Ersatzteilpreise Volvo 740/760

Scheinwerfer bis 89	199 €
Scheinwerfer ab 90	269 €
Rückleuchte Kombi	139 €
Rückleuchte Limousine bis 89	99 €
Auspuffhalbsatz nach Kat, 740 Turbo	245 €
Auspuffhalbsatz nach Kat 740, 2,3	179 €
Zahnriemen bis/ab 92	15/25 €
Spannrolle	35 €
Zylinderkopfdichtsatz B230	49 bis 69 €
Zylinderkopfdichtsatz B28/280	99 €
Benzinpumpe B230/B280	179/229 €
Turbolader (Garret) B230 ab 90	780 €
Kupplung komplett B230	135 bis 199 €
Kupplungsgeberzylinder	149 €
Satz Bremsbeläge	33 €
Bremsscheibe vorne/hinten ab 88	55/29 €
Feder hinten verstärkt	55 €
Traggelenk vorne unten	29 €
Buchsensatz Hinterachse	circa 130 €

Quelle: Wagner und Günther, Telefon: 040/734736-0



Der heutige Marktwert*

Volvo	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
740 DL**	1984-92	-	2.400 €	1.100 €	500 €	100 €	31.190 DM
740 GL	1984-92	-	2.500 €	1.200 €	500 €	100 €	28.490 DM
740 GLE	1984-92	-	2.700 €	1.300 €	600 €	200 €	31.990 DM
740 Turbo	1983-92	-	2.900 €	1.500 €	800 €	200 €	32.950 DM
740 Kombi	1985-92	-	3.900 €	2.000 €	1.100 €	200 €	33.240 DM
760 Kombi	1982-90	-	3.800 €	1.900 €	1.000 €	200 €	46.900 DM
760 DL**	1982-90	-	3.500 €	1.800 €	1.200 €	200 €	37.750 DM
760 GL	1982-90	-	3.700 €	2.000 €	1.300 €	200 €	35.250 DM
760 GLE	1982-90	-	3.400 €	2.100 €	1.300 €	200 €	39.800 DM
760 Turbo	1983-90	-	3.700 €	2.400 €	1.500 €	300 €	39.800 DM

* Ermittelt von Classic Data GmbH, Herner Str. 130, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

** Die Preise der Diesel-Varianten sinken derzeit beträchtlich, Abweichungen nach unten wahrscheinlich.

indes einen 740 fürs Leben sucht, sollte sich für eine der häufigen 2,3-Liter-Vierzylinder-Varianten entscheiden. Das B230F-Aggregat mit 115 PS war die Standardmotorisierung des Modells. Wer ihm regelmäßige Ölwechsel gönnt, auf den Kühlwasserstand achtet und den Zahnriemen regelmäßig (alle 80.000 Kilometer) erneuert, kann mit Laufleistungen bis zu 500.000 Kilometern rechnen! Die B200/B230-Motoren, ab 1987 ausnahmslos mit geregelter Katalysator ausgestattet, lassen sich mittels Kaltluftregler auch auf die Euro-2-Schadstoffklasse aufrüsten. Das spart Steuern, erleichtert das Umweltgewissen und sichert in jedem Fall eine grüne Feinstaubplakette!

Auch der B200-2-Liter-Motor ist dankbar und robust, allerdings macht der fehlende Hubraum den großen Wagen etwas träge. Bei überwiegenden Stadtverkehr stört das allerdings kaum.

Der 760er mit Sechszylinder ist eher etwas für Liebhaber. Der Ruf des gemeinsam mit Renault und Peugeot entwickelten V6 ist schlecht, was in erster Linie damit zu tun hat, dass man den Motor sensibler behandeln muss, als es der typische Volvo-Fahrer gewohnt ist. 6,5 Liter Öl wollen warmgefahren werden. Drehzahlorgien mag der Motor nicht, und die Wassertemperatur sollte stets im Auge behalten werden. Thermische Probleme sind häufig. Einen Kat (der leider nicht die Euro-2-Norm erfüllt) gab es ab 1987 mit der LH-Jetronic. Die Nachrüstanlagen für ältere Modelle sind mittlerweile leider ver-

Fahrwerk, Antrieb und Bremse



Defekter Simmerring am Differentialeingang



Die Hinterachse sollte so verschwiegen wie das...



...Getriebe sein. Ölwechsel kann hier nicht schaden



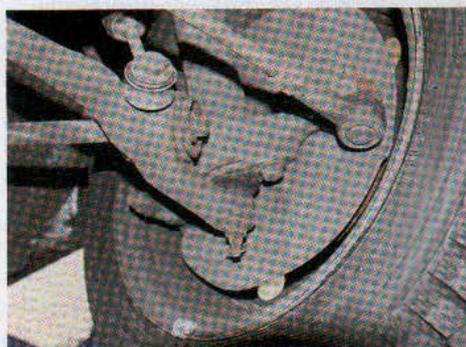
Selbst die üppigen hinteren Zugstrebenbuchsen leiden...



...auf Dauer unterm Fahrzeuggewicht. Alle Buchsen...



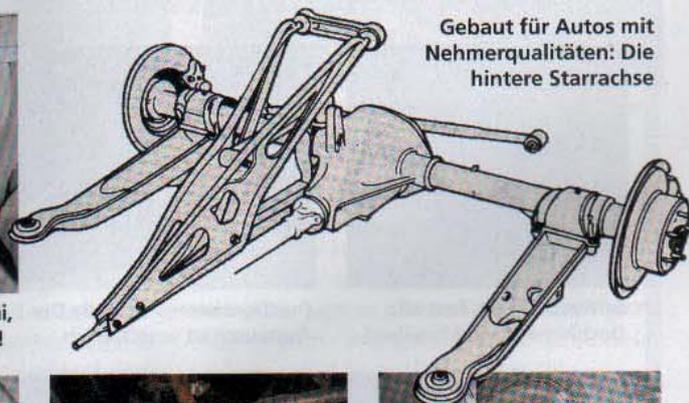
...und Kugelgelenke sollten gut kontrolliert werden.



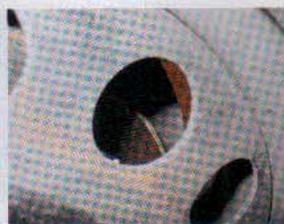
Traggelenke und Spurstangenköpfe verrichten Schwerstarbeit, auf Ersatzteilqualität achten!



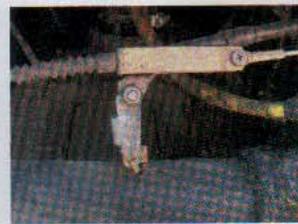
Billigteil: Neuer Stabigummi, schon wieder in Auflösung!



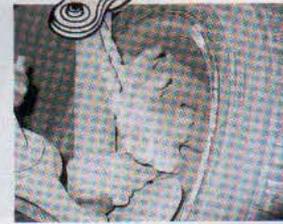
Gebaut für Autos mit Nehmerqualitäten: Die hintere Starrachse



Durchs Loch peilen: Sind die Bremscheiben noch okay?



Gangbar? Die rostgefährdete Handbremsseil-Umlenkung

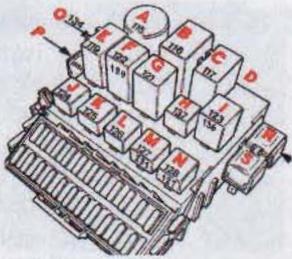


Alle 700er verzögern mit Schwimmsattelbremsen

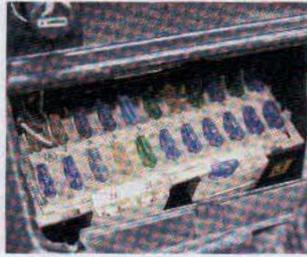


Robust und beliebt: Die Alufelgen der Luxus- oder Sportversionen passen auf alle Modelle

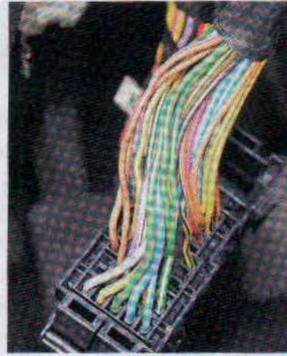
Elektrik



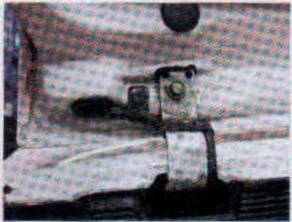
Relaisversammlung: Fehler stets hier zuerst suchen



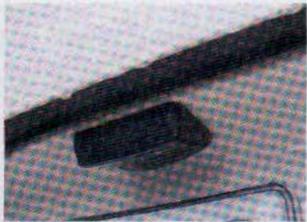
Eingeäschert: Leider sitzt das Teil an unhygienischer Stelle



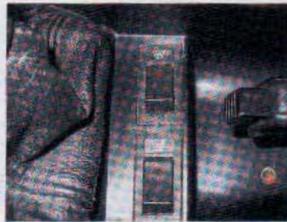
Viele Kabel, kaum Probleme: Elektrik in Modulbauweise



Bruchgefährdet: die Kabel am Heckklappenscharnier



Funktionslos mangels Masse: Die Kennzeichenleuchten



Ist die Sitzheizung kaputt, droht teure Sattlerarbeit

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Volvo-Club Deutschland e.V.
Andreas Döring, Marderweg 6a
D-48157 Münster
E-Mail: volvoev@volvocubs.de
www.volvocubs.de

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint jährlich als herausnehmbare Sonderbeilage in der Januar-Ausgabe und kann jederzeit auf unserer Homepage (www.oldtimer-markt.de) eingesehen werden.

Weitere Volvo 740/760-Kontaktadressen

www.alter-schwede.de
Internetseite über alle Volvo-Fahrzeugtypen mit großer 700er/900er-Sektion.

www.volvo-forum.de
Internetforum für Volvo-Fans mit Fahrzeugen ab etwa Baujahr 1980.

griffen. Gute Sechszylinder sind also eher etwas für die Saisonzulassung oder zum Wegstellen, bis das H-Kennzeichen möglich ist.

Bedauerliches gibt es zum Diesel zu berichten. Uwe Amthauer gibt ihm keine Zukunft mehr: „Der Volvo 760 Turbodiesel galt 1984 als schnellster Diesel-Pkw der Welt. Das kann man nun endgültig in die Geschichtsbücher schreiben. Denn so zuverlässig die Sechszylinder-Triebwerke auch sein mögen, sie erhalten keinerlei Umwelt-Plakette, und das wird dem Siebenhunderter-Diesel bald das Ende berei-

ten.“ Auch Dieter Günther sieht es so: „Schade um das laute, aber sparsame und unverwüsthliche Aggregat; Schade um diverse gut erhaltene Fahrzeuge, die wohl unweigerlich auf dem Schrott landen oder in den Export gehen werden.“

Die Getriebe – Viergang mit Overdrive, später Fünfgang, dazu verschiedene Automatikgetriebe – zählen nicht zu den Schwachstellen, allerdings setzt ihnen regelmäßiger Anhängerbetrieb zu. Ein Auto mit Anhängerkupplung mahnt zur Vorsicht. Singt der Antrieb in jedem Gang ein anderes Lied, ist ein Austauschteil ange-



Der Tankanzeiger ist oft defekt, gerne auch der Kilometerzähler. Manche Fans behaupten, er würde seine Arbeit erst ab 200.000 aufnehmen

Interieur



Schwachpunkt: Fast alle Dachhimmel sind hinüber!



Durchgetretener Teppich: Der Austausch ist umständlich



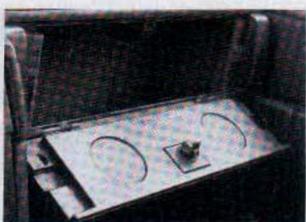
Die optionale vordere Lehne ist arg klapprig geraten



Je dunkler, desto dauerhafter – die Sitzbezüge sind sehr strapazierfähig. Praktisch: Der Kombi hat eine zweiteilig klappbare Rückenlehne



Die Pedalgummis zeigen oft die Laufleistung an



Zu schwer: Fehlende Halter des Handschuhfachdeckels



Immer gut: Nur der Stoff kann sich mal lösen

sagt. Ein Ölwechsel schadet den Getrieben auch nie, wichtig ist jedoch die richtige Ölsorte (siehe Betriebsanleitung)!

Die Auspuffanlage gehört zu den kurzlebigen Teilen der Baureihe, der Tausch ist jedoch problemlos. Wichtig: die Rohrverbindungen müssen mit Dichtmasse zusammengesteckt werden. „Verschlissene Fahrwerksbuchsen und erlahmte Federn sind Probleme, die jedes Auto mit hohem

Technische Daten

Volvo 740/760 Benziner

Insgesamt gab es über dreißig unterschiedliche Ausführungen des Volvo 740/760, teils in kleinsten Stückzahlen. Aus diesem Grund können hier nur die häufigsten Versionen aufgeführt werden. Auf die Daten der Diesel-Versionen haben wir verzichtet, da der Kauf eines 740/760 DL aufgrund der Feinstaubplaketten-Problematik nicht mehr anzuraten ist.

Motor: Vierzylinder B19 ET, B200, B23, B230, B234: Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; Zahnriemengetriebene Nockenwelle; fünffach gelagerte Kurbelwelle; Motor B234F mit 16-Ventil-Technik; teils Vergaser, ab 1987 ausschließlich Einspritzanlage (anfangs Bosch K-, später LH-Jetronic); B19-230 teilweise mit Garret-Turbolader („T“ hinter Motorbezeichnung). Sechszylinder B28/B280: Sechszylinderviertakt-V-Motor (90 Grad Zylinderwinkel); v-förmig hängende Ventile; von je einer obliegenden Nockenwelle angetrieben; vierfach gelagerte Kurbelwelle; Alu-Zylinderkopf und -block; anfangs teilweise Vergaser, ab 1987 ausschließlich Benzineinspritzung K- oder LH-Jetronic.

Hubraum: B19ET, B200: 1990 ccm. Alle übrigen Vierzyl.: 2316 ccm. V6: 2847 ccm

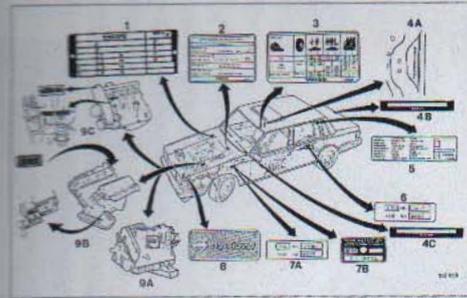
Bohrung x Hub (in Auswahl):

80 x 88,9 mm (B200), 96 x 80 mm (B230, FB), 91 x 73 mm (B28)

mkg bei U/min (in Auswahl): 16,1 bei 2800 (B200), 18,9 bei 2700 (B230F), 18,9 bei 2950 (B230FB), 23,4 bei 3000 (B28)



Letzter Durchgang: Der Siebenhunderter der letzten Baujahre glich optisch dem zeitweise parallel gebautem Nachfolgemodell 940/960



Um den Überblick im Dschungel der Varianten zu behalten, verfügt der Siebenhunderter über diverse Typenschilder zur Identifizierung

Eigengewicht hat, der Siebenhunderter bildet da keine Ausnahme,“ sagt Uwe Amthauer. „Bei Poltergeräuschen empfiehlt sich eine Runderneuerung aller Buchsen. Der Verschleiß befällt das Fahrwerk relativ gleichmäßig. Haben Sie nur ein Teil erneuert, fängt mit ziemlicher Sicherheit bald das nächste an zu klappern.“ Wenn möglich, empfehlen Händler und Werkstätten übrigens unisono Originalersatzteile oder „Made in Germany“-Nachbauten.

Interieur/Zierteile/Elektrik

Die Volvo-Elektrik ist problemlos, jedoch nervt sie mit zwei regelmäßig wiederkehrenden Problemen: Die Tankanzeige gibt irgendwann ihren Geist auf, und ein zickiges Benzinpumpenrelais kann das Auto lahmlegen. Die üppige Relaisleiste befindet sich mitsamt den Sicherungen in der Mittelkonsole – direkt unterm Aschenbecher. Bei Raucherwagen ist dieser Bereich meistens arg besudelt.

Die Preise für neue Leuchten sind durchweg stramm, Rückleuchten für die Limousine der zweiten Serie gibt es nicht mehr. Die Preise für Gebrauchtteile sind jedoch oft deutlich niedriger. Streikt der Heckscheibenwischer, ist oft der Kabelstrang gebrochen. Eine defekte Sitzheizung (Zubehör bei 740, Serie bei 760) bedeutet viel Arbeit, da das Heizteil im Schaumstoff des Sitzpolsters eingelassen ist. Sitzbezüge und -polster sind Volvo-typisch langlebig, auch die optionalen Lederausstattungen sind bei entsprechender Pflege sehr robust. Das problematischste Teil des Siebenhunderters befindet sich allerdings auch im Innenraum. Uwe Amthauer: „Die Innenhimmel der Fahrzeuge sind ein echtes Problem: Sie kriegen sehr leicht Wasserflecken, zudem fangen sie irgendwann an zu hängen. Selbst die beste Pflege hilft da wenig.“ Ein intakter Innenhimmel kann beim 740/760 also durchaus höher zu bewerten sein, als ein intakter Motor, sucht man ein Fahrzeug nach klassischen Oldtimer-Kriterien!

Fazit

Der Volvo 740 steht für eine ganze Fahrzeuggeneration der (späten) achtziger Jah-

re, die durch beste Verarbeitung, überschaubare Elektronik und geregelte Katalysatoren zeitgemäße Fahrleistungen und erschwinglichen Unterhalt bietet. Auch der Winterbetrieb muss bei entsprechender Blechpflege nicht reuen. Das kastenförmige Design des großen Göteborgers muss man hingegen lieben. Den zu Tode genutzten Begriff „Kult“ darf man hier ausnahmsweise straffrei anwenden.

Nur in puncto Ausstattungsvariante sollte man sich schon vor dem Kauf entscheiden, ob der Volvo Alltagsauto oder Gelegenheits-Oldtimer sein soll. Für den Alltag eignet sich der 2,3-Liter-Vierzylinder mit einer

PS (in Auswahl): 111 (B200), 115 (B230F), 131 (B230FB), 147 (B280), 155 (B234F), 165 (230FT)

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe mit Overdrive (bis 1987) oder Fünfganggetriebe, wahlweise mit Automatikgetriebe ZF oder Borg Warner (760: Automatik serienmäßig); Hinterradantrieb.

Karosserie: Selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Vorderachse: McPherson-Federbeine mit Schraubenfedern, Querstabilisator; Teleskopstoßdämpfer; Servolenkung

Hinterachse: Starrachse an Länglenkern

mit zentralem Zugstreben-Halterahmen; Querstabilisator; Teleskopstoßdämpfer.

760 Limousine ab 1988: Querlenker-Hinterachse mit Schraubenfedern („Multi-Link-Achse“), hier Niveaulift serienmäßig.

Bremsen: Hydraulisches, servounterstütztes Zweikreis-Bremssystem (innenbelüftete Scheiben) teilweise m. Zweikolben-Schwimmsätteln und ABS.

Länge x Breite x Höhe:

Limousine: 4785 x 1750 x 1410 mm

Kombi: 4785 x 1750 x 1435 mm

Höchstgeschwindigkeit: Je nach Ausführung zwischen 140 und 200 km/h.

Verbrauch: Zwischen 9,5 l und 14,5 l. Der Verbrauch der häufigsten Motorvariante (B230F) liegt bei 10-11 Liter Super.

Bauzeit und Stückzahl: 740: 1984-1992

(ca. 650.400 Limousinen, 358.900 Kombis). 760: 1982-1990 (ca. 222.000 Stück alle Versionen).

Katalysator: Überwiegend serienmäßig vorhanden. Umrüstung auf Euro2 ist für die Typen mit Vierzylinder-Motor ab 1987 problemlos.



Hierzulande längst rar geworden, im Rest der Welt viel häufiger: Tatsächlich entstanden wesentlich mehr Limousinen als Kombis

Euro-2-Nachrüstung. Zum Brausen oder zum Verhätscheln sind der Turbo und auch der 760 (den es übrigens auch mit Vierzylinder gab!) interessant. Ganz so schlecht wie sein Ruf ist auch der V6 nicht.

„Als Gebrauchtwagen spielt der Siebenhunderter bei uns kaum noch eine Rolle. Unsere Kunden fahren überwiegend Neunhunderter oder Fahrzeuge der V-Serie,“ so Händler Amthauer. „Der 740/760 gelangt verstärkt in Liebhaberhände.“ Stimmt!

Daniel Bartetzko
d.bartetzko@oldtimer-markt.de