

STUDIEN- OBJEKT

Einst war er der meistverkaufte Pkw der Göteborger, doch heute ist der **Volvo 140** außerhalb Skandinaviens nahezu ausgestorben. Dabei prägte er das Image der Marke auf Jahrzehnte. Wir waren auf Probefahrt mit einem der Überlebenden der oberen Mittelklasse





Käfer und R4 rosteten ihm buchstäblich unterm Hintern weg, so kam Kai Bellwinkel Ende der Siebziger zum stabilen 140er-Volvo – der Beginn einer langen Leidenschaft

Ein Volvo ist kantig, sicher, nüchtern und unzerstörbar. Außerdem hat er einen riesigen Kofferraum und eine famose Heizung. Und am Steuer sitzen immer Lehrer, Architekten oder Anwälte. Das ist Ihnen zuviel Klischee? Nun ja. Wir wissen: In so manchen Floskeln steckt halt doch ein Funke Wahrheit...

Als die 140er-Baureihe Ende 1966 debütierte, zuckten die Liebhaber der sanft gerundeten Vorgänger PV 444/544 und Amazon: Volvos neue Volumenmodell kommt derart gradlinig daher, dass selbst ein Mercedes 200 – inbegriff der Seriosität – daneben wie ein Barockschloss auf Rädern wirkt. Okay, der Benz trägt damals noch dicke Chromstoßstangen und Heckflossen. In Sachen Design ist der neue aus Göte-

borg zukunftsweisend. Sein kastiges Design wird bei den späteren Modellen aus der Marke bis zum Exzess getrieben. In Sachen Ladekapazität setzt vor allem die Kombiversion 145 Maßstäbe, an denen sich bald VW Passat Variant oder Peugeot 504 Break orientieren. Die Unfallsicherheit des 140ers ist sowieso vorbildlich: Sicherheitsgurte, Kopfstützen und Knautschzonen sind Ende der Sechziger noch lange nicht Standard. Die Kunden greifen entsprechend zahlreich zu: Bei Produktionsende 1974 haben sich Volvo 142, 144 und 145 über 1,2 Millionen mal verkauft. Hierzulande mit dem Werbeslogan „Volvo: Sicher, robust, langlebig“. So, als wolle man einen Traktor vermarkten. Hierfür würde heute wohl jeder Werbeabteilung direkt gekündigt...

„Eigentlich ist ein Volvo 140 ein Auto, das nicht restauriert wird“, sagt Kai Bellwinkel. Der Düsseldorfer fährt einen dunkelgrünen Viertürer 144 DL (De Luxe), und tatsächlich

„Am Buckel und Amazon hatte ich mich nach über 30 Jahren Volvo-Liebhabelei etwas sattgesehen. Da kam mir der 140er aus Studententagen wieder in Erinnerung.“

Kai Bellwinkel



„Nach dem Kauf bin ich nicht nach Hause gefahren, sondern direkt zum Sattler. Die Sitze waren nur noch Fotterinstrumente.“

Kai Bellwinkel



Als die 140er-Reihe 1966 auf den Markt kam, wurde das nüchterne Design kritisiert. 57 Jahre später sieht der Entwurf von Jan Wilsgaard indes erstaunlich modern aus



Der Besitzer

> Seit Studientagen ist Kai Bellwinkel, Jahrgang 1958, von der Volvo-Langzeit-Qualität überzeugt. In seiner Garage stehen noch ein 240 Super Polar und ein 740 Kombi. Und er ist im Vorstand des Volvo 140/164 Club Deutschland.

muss man, um dieses 1971er Exemplar als restauriert zu bezeichnen, den Begriff etwas weiter fassen. Denn es befindet sich teils noch im Erstlack und ist noch nie zerlegt worden. Trotzdem war jedes Teil mindestens einmal ausgebaut und wurde repariert, ersetzt oder verbessert.

„Seit meiner Studienzeit Ende der siebziger Jahre habe ich immer einen Volvo besessen“, sagt der 65-Jährige, der bis zu seinem Ruhestand als Anwalt (!) gearbeitet hat. „Käfer und R4

sind mir gnadenlos weggerostet, hatten schlechte Heizungen, und zumindest der VW hat auch gesoffen. Ich habe mir dann einen Volvo 144 gekauft, der war eine andere Welt: geräumig und bequem, vor allem unheimlich wertig verarbeitet.“

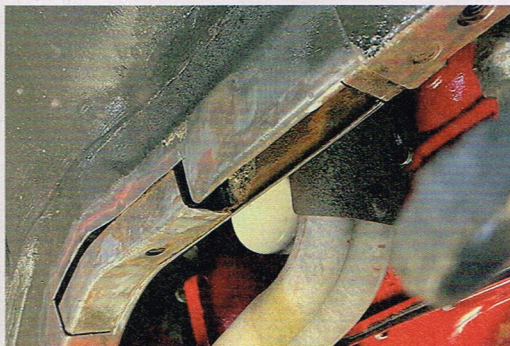
1993 kauft Kai Bellwinkel schließlich einen seltenen Volvo 780 Bertone. „Ich wusste, dass der irgendwann kaputtgehen würde, er ist voll mit Elektronik, die nicht ewig hält. Eines Tages war es soweit: Der elektrische

Sitz ließ sich nicht mehr zurückstellen. Ich bin hinterm Lenkrad klemmend nach Hause gefahren und habe den Wagen verkauft. Aber zugegeben: Auch der Bertone hat mich nicht enttäuscht. Der Defekt ist nach 19 Jahren aufgetreten!“

Ein neues Liebhaberstück soll her, doch an Buckel- und Amazon-Modellen hat sich Kai längst sattgesehen: „Mir kam der 140er in Erinnerung, der in der Zwischenzeit fast ausgestorben war, während der Bestand an älteren Modellen durch US- und Schweden-Importe eher zugenommen hatte. Viele 140er sind wohl als Technik-Teilespender für P 1800 und getunte Amazon geendet. Ich habe eine ganze Zeitlang deutschlandweit nach einem 144 gesucht – um fast vor meiner Haustüre einen zu finden.“ Zehn Kilometer entfernt wartet auf ihn ein 144 DL aus zweiter Hand mit 82-PS-Standardmotor, in großen Teilen noch im dunkelgrünen Originallack, zudem rostarm, fahrbereit und zugelassen mit H-Kennzeichen. Kaufen, reinsetzen, losfahren, oder?

Nein, natürlich nicht! „Bis 2007 war der Wagen im Erstbesitz, die letzte Eintragung im Scheckheft stammt von 1990 bei Kilometer 130.000. In den 17 Jahren danach kamen kaum noch 10.000 Kilometer dazu, und die

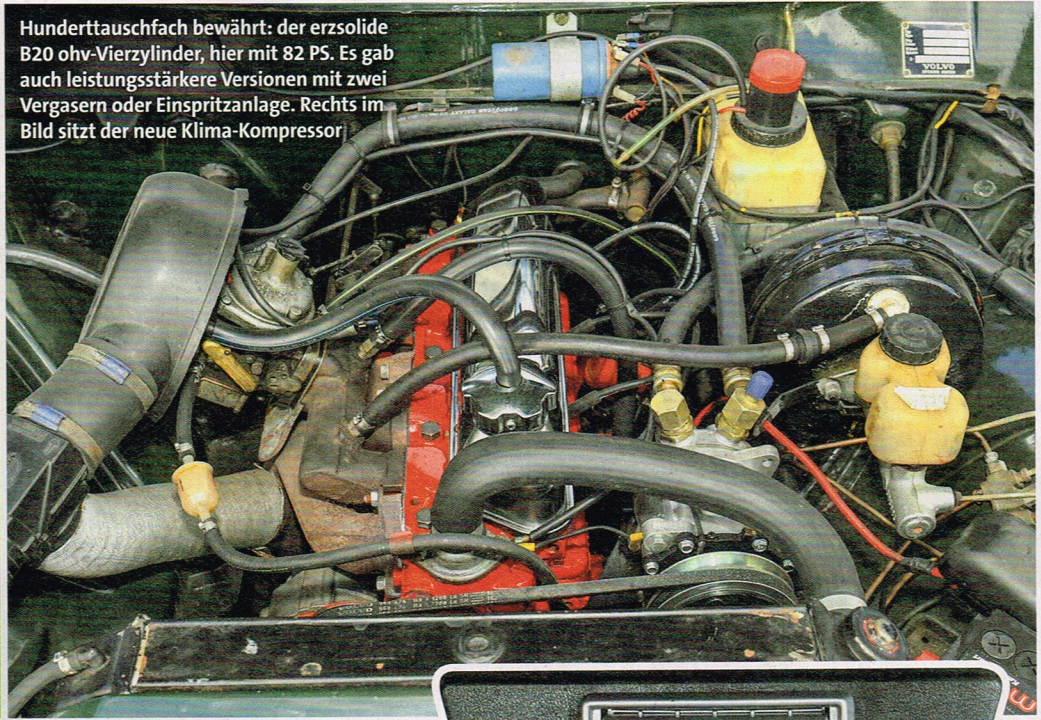
> Das Motto: immer dranbleiben statt vollrestaurieren



Alles wurde schon einmal gemacht – irgendwann! Der Volvo 140 ist das Musterbeispiel für ein Auto, das so gut wie nie vollrestauriert wird. Auf der einen Seite lohnt es sich nicht wirklich, auf der anderen ist es auch fast nie nötig. Wer ihn nicht bewusst zuschanden reitet, kriegt diesen Wagen kaum klein. Rost-fallen wie die Aufnahmen des Vorderachsträgers, repariert 2020, gibt es trotzdem. Und eine Kopfdichtung kann nach gut 51 Jahren auch mal kaputtgehen...



Hunderttausfach bewährt: der erzsolide B20 ohv-Vierzylinder, hier mit 82 PS. Es gab auch leistungsstärkere Versionen mit zwei Vergasern oder Einspritzanlage. Rechts im Bild sitzt der neue Klima-Kompressor



Im Stil der Sechziger: Hupenring, geradliniges Armaturenbrett und Bandtacho



Zwar ist die Klimaanlage neu, alle Bedienelemente und Ausströmer stammen aber von einem Schlachtfahrzeug

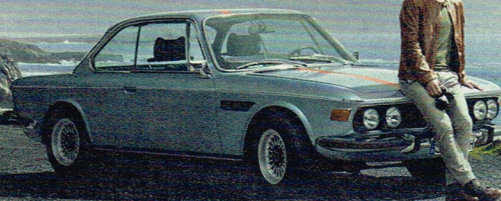


Die originalen Bezüge waren hinüber, die Polsterung komplett zerfallen. Ein Sattler leistete perfekte Arbeit!

**Besonderer Schutz
für besondere Fahrzeuge.**

Oldtimerversicherung

**Jetzt zum
01.01.2024
wechseln.**



Weitere Infos unter oldtimer.de
und Telefon 0711 662 72578



württembergische

Ihr Fels in der Brandung.

Rechts an der Mittelkonsole sitzt ein Stück Verkehrsgeschichte der späten Siebziger: ein CB-Funkgerät – aber nicht mehr angeschlossen. Volvo-Fehlkonstruktion: Das Radio liegt rechts. Gaaanz weit rechts...



meisten davon fuhr der Zweitbesitzer auf die Uhr. Er hat auch die hinteren Stoßdämpferaufnahmen geschweißt, die Türen instandgesetzt und neue vordere Kotflügel montiert. Daher ist der Lack an den Seiten jüngerer Datums. Technisch stand der Volvo dagegen kurz vorm Kollaps,

weil wirklich alles an der Verschleißgrenze war. Die Sitze waren auch darüber längst hinaus, das waren reine Folterinstrumente: Vinyl zerrissen, Polsterung zerbröselte, Teile der Gestelle gebrochen. „Kai Bellwinkel kauft den Wagen, meldet ihn um, und schon die Überführungsfahrt endet in der Werkstatt – der Sattlerwerkstatt! Ein Profi, sonst eher moderne Wagen gewohnt, nimmt sich mit Freude des fragmentierten braunen Interieurs an und kleidet es in Leder, dessen Farbton nahe ans Original kommt. Auch Teppiche und Türverkleidungen werden ersetzt. „Nach sechs Wochen konnte ich mein neues Wohnzimmer abholen“, lacht der Volvo-Freund, der sich sogleich der Technik widmet.

„Mit Vierganggetriebe ist das Drehzahlniveau nervtötend hoch, ich habe ein Overdrive-Getriebe instal-

liert. Die Bremse war auch am Ende, neben dem Hauptzylinder haben wir alle Sättel, die Scheiben und die Handbremsbacken erneuert. Dazu kamen noch Benzin- und Wasserpumpe, eine neue Drehstromlima und eine Original-Volvo-Auspuffanlage aus Altbestand. Der Stromberg-Vergaser erhielt einen neuen Dichtsatz, zudem gab es noch einen überholten Vollmetall-Kühler. Davor war ein Billig-Austauschteil mit Alunetz und Kunststoffrahmung verbaut.“

Ende 2012 startet der 144er beim Drittbesitzer ins dritte Leben. Dabei wird er ständig repariert und verbessert: Zunächst zieht eine Anhängerkupplung ein, es folgen Gasdruckstoßdämpfer und eine elektronische 123-Zündanlage. Die Bordelektrik entwirrt der Volvo-Freund, verlegt einige Kabel neu. Somit ist das vom Erstbesitzer installierte CB-Funkgerät



5x15 Stahlräder waren ab 1971 Serie, den Lochkreis 5x108 behielt Volvo noch ewig, sodass auch viele jüngere Aluräder passen

TECHNISCHE DATEN

Volvo 144 DL

Motor: wassergekühlter ohv-Reihenvierzylinder (Typ Volvo B20 A) mit stirnradgetriebener Nockenwelle

Hubraum: 1986 ccm (B x H: 88,9 x 80 mm)

Leistung: 82 PS bei 4700 U/min
163 Nm bei 2300 U/min

Antrieb: Viergangschaltgetriebe; wahlweise Overdrive o. Automatik, Hinterradantrieb

Maße (L x B x H in mm): 4640 x 1710 x 1440

Leergewicht: 1190 kg

Vmax: ca. 155 km/h

Baujahre: 1966–1974

> EINE SKANDINAVISCHES BENZ-ALTERNATIVE

Das neue Volumenmodell: kastig in die Siebziger

Der im August 1966 in Serie gegangene 140er (142=Zweitürer, 144=Viertürer, 145=Fünftürer) war erst das dritte Volvo-Volumenmodell nach 1945 und griff wie üblich auf die verfeinerte Technik der Vorgänger zurück. Das Äußere war hingegen radikal neu. Das kastige „Boxiness“-Design von Jan Wilsgaard sollte für Jahrzehnte das Erscheinungsbild von Volvo prägen, vom Nachfolger 200 (1974) über den 700/900 (1982 bzw. 1990) bis zum 850 (1993) waren alle Pkw aus Göteborg Typen mit Ecken und Kanten! Die 140er-Reihe, als Limousine 164 von 1968-75 auch mit veränderter Front und Reihensechszylinder lieferbar, war in Deutschland Konkurrent des Mercedes 200. Im August 1974 endete die Produktion, mit 1,25 Millionen Exemplaren war sie bis dahin der meistverkaufte Volvo. Fans treffen sich hier: **Volvo 164/140 Club**, Lütjenweg 9, 26802 Moormerland, www.164-140club.de; **Volvo Club Deutschland**, www.volvoclub-deutschland.de



Skeptischer Blick: Im Lauf der Jahre wurde die Gestaltung des Kühlergrills mehrfach geändert. Dieses Outfit trug der 140er 1971/72



Der verchromte Tankdeckel auf Zierleistenhöhe ist ein hübsches Design-Gimmick. Spätere Modelljahre haben eine Tankklappe



Der Trend geht zum Zweit-, nein, Dritt-Volvo! Neben dem roten 740 Kombi gibt es auch noch einen 240 Kombi, den Kai Bellwinkels Partnerin Judith Knuff fährt

Die Anhängerkupplung hat Kai Bellwinkel nachgerüstet. Zum vollständigen Glück fehlt jetzt nur noch ein passender Wohnwagen à la Eriba Puck



nur noch Zierde, es ist nicht mehr angeschlossen. „Auch die Talbot-Spiegel, durch die man garantiert überhaupt nichts sieht, stammen vom Erstbesitzer“, sagt Kai, der 2021 und 2022 noch einmal größere Eingriffe durchführen lässt: „Der Motor hat schon immer etwas Wasser verbraucht. Es war nie klar, wohin es verschwindet. Als dann bei meiner Stammwerkstatt ein überholter Bleifrei-Kopf im Regal auftauchte, habe ich den einbauen lassen. Ich wollte längst mal in den Motor gucken, da er bei großer Hitze geklingelt hat. Jetzt ist ein Einspritzer-Kopf mit etwas größeren Ventilen und eben mit Sitzringen verbaut, nun klingt nichts mehr. Den Wasserverlust haben wir gleich mit kuriert: Es lag, wie ich schon dachte, an der Kopfdichtung, die an einem Steg bröselig war. Bei kaltem Motor ist minimal Wasser

in die Zylinder eingedrungen, bei Betriebstemperatur war die Stelle dann wieder dicht.“

Richtig komfortabel ist es nun im Innenraum – seit einem Jahr ist eine Klimaanlage montiert: „Der Volvo-Teileexpress Euskirchen (www.volvoklimaservice.de) bietet Einbausätze an, dort stand ich gleich auf der Matte. Die bei mir verbauten Bedienelemente sind alte Originale aus einem US-140er, die Anlage dahinter ist neu. Jetzt gerät selbst eine Süditalien-Tour wohltemperiert. Der Leistungsverlust durch den Kompressor ist auch nicht arg, 82 PS sind für ein Auto dieser Größe überschaubar, aber mit zwei Liter Hubraum bleibt genug Kraft zum Cruisen.“ Nun denn: Wir wünschen allzeit gute Fahrt – im guten, alten Studentenauto!

Text: D. Bartetzko / Fotos: A. Beyer