



Die letzte Festung

Youngtimer > Mit der 900er-Baureihe setzte Volvo seine Tradition betont unaufgeregter, erzrobuster Kanten-Modelle fort. Doch reichen diese Tugenden für den Klassiker-Status?

Es gab eine Zeit, da waren Automarken eine Konstante im Leben der Kunden. Sie sahen deren Produkte nicht als Kurzzeitangestellte, sondern verstanden sie als Familienmitglieder. Eines der Sinnbilder dieser Einstellung war lange Zeit die schwedische Marke Volvo, die damals Autos für die Ewigkeit baute.

Das letzte Modell dieses Kalibers ist die 1990 vorgestellte 900er-Baureihe, die auf dem bereits 1982 lancierten 700er basiert – und für den Laien kaum anders aussieht. Diese zaghafte Designpolitik war lange Zeit, ähnlich wie bei Saab, auch Volvos Markenzeichen.

Schließlich war der fast zwanzig Jahre lang gebaute, legendäre Vor-Vorgänger 240 im Grunde auch nur eine Weiterentwicklung des Amazon-Erben 140, der zwischen 1966 und 1974 gebaut wurde. Besonders diese beiden Baureihen prägten den Ruf des unverwundlichen Schweden-Panzers. Während letztere aber bereits in der Klassiker-Szene etabliert sind, haben es ihre Nachfolger der 700er- und 900er-Serie noch immer sehr schwer. Ihr größtes Problem: Sie sind einfach zu gut, um nicht mehr im Alltag genutzt zu werden.

Kaum verwunderlich, wenn man bedenkt, dass heute ein 940er-Volvo mit 300.000 Kilometern (wie unser Fotoauto) gerade mal als eingefahren gilt. Verständlich, dass viele ältere Volvo heute noch im Erst- oder



Sieht so ein Interieur nach 300.000 Kilometern aus? Die nüchternen Kunststoffe sind vielleicht keine Augenweide, aber hart im Nehmen



Klare Linien und breite Leuchten dominieren das 900er-Design



Schwedische Genügsamkeit: Das schlichte Kombi-instrument lässt den Fahrer alles Nötige wissen. Wichtig: Funktionieren alle Birnen und Warnleuchten?



Die Automatikgetriebe gelten als ausgereift. Häufiger Anhängerbetrieb und verschleppte Wartungsarbeiten setzen ihnen zu



Die Motoren, hier ein B-200-Vierzylinder, erreichen biblische Laufleistungen: 500.000 Kilometer sind kein Problem

Zweitbesitz sind und ihre Eigentümer nicht an einen Verkauf denken.

Obwohl sich der 900er gegenüber dem 200er ausgereifter zeigt, kann auch er die Verwandtschaft nicht leugnen. Das Kunststoff-Armaturenbrett knarzt besonders an kühleren Tagen immer etwas wie die Böden eines schwedischen Blockhauses...

Während der Fahrt umgibt dann auch den 900er eine gewisse Schwerfälligkeit. Der Reihenvierzylinder – in unserem Fall ist es der B-200-Basismotor mit zwei Litern Hubraum und 112 PS – läuft rau und dreht eher unwillig hoch. Untermalt wird das Ganze vom landmaschinenartigen Heulen des Viscolüfters. Die Starrachse im Heck bemüht sich gar nicht erst um Komfort oder Dynamik. Würde man im deutlich nobleren 960 bzw. 965 (meist mit Sechszylindermotor ausgestattet) sitzen, verrichtete an ihrer Stelle bereits eine moderne Multilink-Hinterachse ihren Dienst. Emotionen weckt der 900er auch während der Fahrt nicht – höchstens das Gefühl von Sicherheit, welches durch optionale Airbags und das damals neuartige Side Impact Protection System (SIPS, zu deutsch Seiten-

aufprallschutz) noch unterstrichen wird.

Außen verhält es sich nicht anders: Wem beim 900er-Design warm ums Herz wird, der blättert wohl auch lieber im Ikea-Katalog als im Playboy. Dieses Auto fordert nicht die große Liebe, sondern bietet eine treue Freundschaft an: Es will in jeder Lebenslage für einen da sein – und das spürt man deutlich.

So verwundert es kaum, dass der praktischere Kombi beim bodenständigen 940er der Bestseller war, während im Falle des höher angesiedelten 960 die Limousine in der Gunst der Käufer vorne lag. Gerade das kastige Kombi-Heck mag vielleicht nicht hübsch sein – aber was meinen Sie, wie wohltuend es ist, nach dem Großeinkauf im Möbelhaus die Billy-Regale einfach durch die geöffnete Luke des bis zu 2000 Liter fassenden Kofferraums zu werfen. Währenddessen verzweifelt manch SUV-Fahrer am Kartonage-Tetris – und sinkt mit jedem erneuten Aus- und Einladen tiefer im Ansehen bei der Gattin. Lässt Du noch oder fährst Du schon?

Doch nicht nur der Laderaum steckt einiges weg. Auch die gesam-

TECHNISCHE DATEN

Volvo 940 Kombi*

Motor: wassergekühlter Reihenvierzylinder mit obenliegender Nockenwelle; Zahnriemen

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

Leistung: 112 PS
bei 5700 U/min

Antrieb: Fünfgang-Schaltgetriebe (wahlweise Automatik), Heckantrieb

Maße (L x B x H in mm):
4840 x 1750 x 1435

Leergewicht: 1385kg

Vmax: 173 km/h

Baujahre: 1990 bis 1998
(alle Varianten)

**Daten für das Modell „Business Edition“. Die Daten für alle Vier- und Sechszylinder-Benziner und den Sechszylinder-Diesel findet man online auf www.volvocars.com, wo man übers Menü zu den historischen Modellen gelangt.*

te Karosserie beweist Nehmerqualitäten. Rost ist hier kein Thema. Das bestätigt auch Daniel Schoon. Der gelernte Kfz-Mechaniker arbeitet seit 2008 bei MFC Mobile Ostfriesland, einem Volvo-Vertragspartner in Aurich (www.mfc-mobile.de). In rund zehn Berufsjahren hat er entsprechend viele Erfahrungen mit der 900er-Reihe gesammelt. Gelegentlich gibt es Korrosion im Bereich der vorderen Querlenkeraufnahmen. Die Heckklappe des Kombis neigt hin und wieder zur Blasenbildung – dies ist allerdings kein Rost. Sie besteht im Gegensatz zum Limousinen-Pendant aus Aluminium.

Während das Exterieur selten für Kummer sorgt, kann das Interieur mehr Probleme bereiten. Auch wenn es sehr robust ist und selbst bei hohen Laufleistungen kaum Abnutzungsspuren erkennen lässt, zeigt es doch einige Alterserscheinungen. Knitternde Türverkleidungen gehören da noch zum kleineren Übel. Wacklige Fensterheber, rappelnde Heckklappenverkleidungen, schäbige Innenhimmel oder defekte Lordosenstützen lassen sich relativ simpel beheben. Ärgerlich wird es, wenn



Trotz eines eher gemächlichen Charakters gilt der 900er als trinkfest. Unter zehn Liter sind selbst die schwächsten Vierzylinder kaum zu bewegen. Beim Turbo sind es schnell mal mehr als 13



Verzeiht viel: Man muss es schon darauf anlegen, den Innenraum des 900ers spürbar herunterzureiten

Lange Haube, steiles Heck: Der 900er spiegelt die Linie wider, die bereits 1966 mit dem Volvo 140 Einzug gehalten hatte



Lüftermotor, Klimaanlage oder Sitzheizung nicht mehr wollen. Deshalb sollte man alle Funktionen ausgiebig testen und auch den Zustand der restlichen Elektrik kritisch hinterfragen. Unachtsamkeit beim Kauf kann hier schnell zu derben Folgekosten führen.

Auch wenn das Fahrwerk solide konstruiert ist, so zeigt es inzwischen einige Schwächen. Ausgeschlagene Spurstangenköpfe oder Lenkgetriebe mit zu viel Spiel tauchen gerade bei vernachlässigten Exemplaren häufiger auf, ebenso wie poröse Gummis.

„An sich ist die 900er-Reihe ein grundsätzliches Auto. Ihr Zustand ist vor allem von der Pflege-Mentalität der Vorgesitzer abhängig.“

Daniel Schoon

„Im Bereich des Fahrwerks sollte man genauer hinschauen. Reparaturen können richtig ins Geld gehen“, warnt Schoon und fügt hinzu: „Nicht anders ist es, wenn die hinteren Bremssättel festsitzen.“

Die Motoren hingegen gelten durchweg als robuste Gesellen. Daniel Schoons Favorit wäre ein 940 Kombi aus den letzten beiden Baujahren mit 2,3-Liter-Turbo-Vierzylinder (B 230FT) und strammen 165 PS – selbstverständlich handgeschaltet. Wer auf unbedingte Langlebigkeit bei einem Mindestmaß an Zuwendung Wert legt, sollte jedoch zu den Sauger-Varianten greifen. Sie reichen beim 940er vom 2,0i mit 112 PS bis zum 2,3i 16V mit 155 PS. Beim 960 war die Top-Motorisierung ein Dreiliter-Reihensechszylinder mit 204 PS. Aufgrund der derzeitigen Diesel-Problematik spielen die Selbstzünder-Modelle trotz ihrer Robustheit keine Rolle mehr auf dem Markt. Mit entsprechender Pflege sind Laufleistungen der 2,3-Liter-Sauger-Triebwerke von ei-

ner halben Million Kilometer und mehr möglich. Die Turbomotoren sind unwesentlich kritischer. Ihre Lebensdauer steht und fällt mit der Pflege der Vorgesitzer und wie sie ihren Gasfuß unter Kontrolle hatten – insbesondere bei kaltem Motor.

Die 960-Facelift-Version ab 1994 wird allgemein als 960 II bezeichnet, die letzten Modelle ab 1996 hießen dann S 90 und V 90.

Doch welchen kaufen? Schoon rät zu einem Exemplar aus langjährigem Vorbesitz mit guter Service-Historie. Noch tauchen solche Schmuckstücke zu teils peinlich niedrigen Summen auf. Doch im Zuge allgemein steigender Notierungen klassischer Volvos ist es nur eine Frage der Zeit, bis die Liebhaber das Potenzial des 900 erkennen. Er ist ein Meilenstein der Firmengeschichte. Als letzter Volvo mit konventionellem Heckantrieb und längs eingebautem Motor hat er es verdient, endlich als Klassiker wahrgenommen zu werden.



Äußerlich grenzt sich der 960er durch mehr Chromzierat vom 940er ab. Erst 1994 wurde er umgestaltet, hieß ab 1996 dann S/V 90

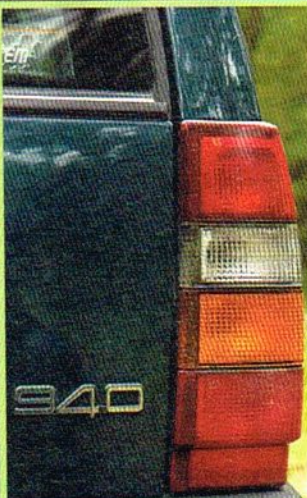
Text und Fotos: Matti A. Böhm



Die Sache hat einen Haken: Viele 900er wurden bereits aufgrund ihrer Anhängelast von bis zu 1,9 Tonnen als billige Zugfahrzeuge verschlissen



Rekordverdächtig: Wer die Rücksitzbank zu einer ebenen Fläche umklappt, erhält mehr als 2000 Liter Ladevolumen



Die Rückleuchten des Kombis sind beim Beladen bruchgefährdet

» DIE LEICHTIGKEIT DES FAHRENS

» Derzeit sind die Preise für 900er-Volvo im Keller. Teilweise lassen sich selbst gepflegte Exemplare noch im dreistelligen Bereich finden. Doch Achtung: Selbst harmlos erscheinende Mängel werden schnell teuer! Mit einem gut gewarteten 900er kann man wenig falsch machen. Laut Volvo-Experte Daniel Schoon sollte der große Schwede alle 15.000 Kilometer zum Service. Der Zahnriemenwechsel ist je nach Motor alle 75.000 bis 90.000 Kilometer fällig. Auch, wenn zumindest die 2,3-Liter-ohc-Vierzylinder Freiläufer sind, sollte man einen Riss nicht riskieren. Steuerlich sind die nicht umweltzonentauglichen Diesel derzeit nicht mehr tragbar. Die Benziner erfüllen ab Werk zum Teil bereits die Euro-2-Norm oder

sind mittels Kaltlaufregler nachrüstbar. Wichtig: Alle 940er und 960er ab Modelljahr 1995, bei denen nur Euro 1 eingetragen ist, können mit einer Bescheinigung von Volvo nachträglich auf Euro 2 kommen. Lediglich für den Sechszylinder gibt es derzeit keine Nachrüst-Möglichkeit. Ersatzteile liefern neben Volvo diverse freie Händler, ein Blick in den Anzeigenteil von OLDTIMER MARKT und OLDTIMER PRAXIS hilft weiter.

Surftipps für 900er-Freunde:

www.volvo-forum.de
www.alter-schwede.de
www.volvo700.de
www.networksvolviacs.org



PROXXON

Werkzeug mit Charakter!



PROXXON
INDUSTRIAL

Weitere Informationen:
www.proxxon.com