

Der Oldie fürs Leben



Wir stellen vor: das unproblematischste und haltbarste Alltagsauto der Welt. Der Volvo 940 GL hat das ewige Leben

ER ROSTET NICHT, der Motor geht nicht kaputt, das Fahrwerk hält ewig selbst üble Misshandlung

gen über Hunderttausende Kilometer quitiert ein Volvo 940 GL höchstens mal mit einem reparablen Liegenbleiber! Wir wagen die These: Es gibt kein anderes Alltagsauto, das derart zäh und haltbar ist. Und dabei so praktisch und zuverlässig, dass er das Zeug zum (Familien-)Freund fürs Leben hat. Wichtig: Es muss ein 940 GL sein, das einfache Basismodell, gern mit Kurbel-Schiebedach und Metallclack wie auf den Bildern. Und sonst: bitte nichts. Weil es nicht nötig ist.

Verglichen mit seinen Konkurrenten von damals, der Mercedes-Mittelklasse W 124 und BMWs 5er (E34), war der 940 ein grober Klotz. Hinten sitzt, anders als beim Sechszylinder 960, noch eine Starrachse. Die ist gegen jeden Sport und bildet eine Koalition mit den weichen Sitzen und dem Motor. Vom Geheule des Lüfters untermalt, klingt der B230FB genannte Vierzylinder mit 131 PS außen eher nach Nutzfahrzeug als nach gehobener Mittelklasse. Innen bleibt er dafür ruhig. Außerdem erspart er seinen Fahrern jegliche Ängste vor gelängten

GERADLINIG:

Damals waren die optionalen Polaris-Felgen in 17 Zoll riesig, im heutigen Straßenbild fallen sie kaum noch auf. Kurven umrundet Volvos letzter Hecktriebler eher gemütlich. Gefragter als die Limousine ist der riesige Kombi. Aber auch mit 471 Liter Kofferraumvolumen lässt es sich gut leben



KOSTEN

Unterhalt

Testverbrauch	9,5 l/100 km
CO ₂	225 g/km
Inspektion	250-600 Euro
Haftpflicht (17) ¹⁾	610 Euro
Teilkasko (16) ²⁾	91 Euro
Vollkasko (11) ²⁾	221 Euro
Kfz-Steuer (nachgerüstet auf Euro 2)	176 Euro

Ersatzteilpreise²⁾

Generator (AT)	345 Euro
Starter	337 Euro
Kühlmittelpumpe	348 Euro
Zahnriemen	205 Euro
Endschalldämpfer	144 Euro
Kupplung komplett	532 Euro
Kotflügel vorn links, lackiert	1069 Euro

1) Onlinetarif der HUK24-Versicherung: Zulassung in Hamburg, Fahrer nur Versicherungsnehmer und Partner (25 Jahre alt), jährliche Fahrleistung 15.000 km, Schadensfreiheitsklasse 1, Selbstbeteiligung Teilkasko 150 Euro, Vollkasko 500 Euro;

2) Preise inklusive Arbeitslohn und 19 Prozent Umsatzsteuer

Volvo 940 GL

Motor Vierzylinder/vorn längs • **Ventile/Nockenwellen** 2 pro Zylinder/1 • **Hubraum** 2316 cm³ • **Leistung** 97 kW (131 PS) bei 5500/min • **Drehmoment** 185 Nm bei 2950/min • **Höchstgeschwindigkeit** 190 km/h • **0-100 km/h** 11,2 s • **Tank/Kraftstoff** 75 l/Super • **Getriebe/Antrieb** Fünfgang manuell/Hinterrad • **L/B/H** 4871/1750/1425 mm • **Kofferraumvolumen** 471 l • **Leergewicht/Zuladung** 1360/505 kg • **Neupreis (1991)** 41.600 Mark

Steuerketten, Elektronikpannen oder Laderschäden. 940-Kenner wechseln den Zahnriemen in einer Stunde am Straßenrand – aber nur, wenn er gerissen ist. Denn der B230FB ist ein Freiläufer, bei dem sich bei einem Riss Kolben und Ventile nicht berühren können. Panne mit Picknick statt Malheur mit Motorschaden.

Alles am 940 ist wie sein 2,3-Liter-Motor: rau, herzlich, haltbar.

Und zwar ewig. Autos mit 800 000 Kilometern und mehr sind keine Seltenheit. So einfach und hochwertig gemacht, stellt der alte Schwede heute viele moderne Erzungenschaften infrage. Die tiefe Fensterlinie, die geraden Kanten und der Mini-Wendekreis von 9,7 Metern erleichtern jede Fahrt. Fenster und Dach kurbeln sich kinderleicht auf. Kein Basismodell ist so reizvoll wie ein Volvo 940 GL.



Nicht so logisch wie gedacht. Der Warnblinker sitzt auf der Lenksäule, der Türöffner versteckt sich im Griff, und die Hupknöpfe sitzen außen, wo sie leicht aus Versehen gedrückt werden

MERCEDES ODER BMW? VERGESSEN SIE'S. KEINER IST SO SOLIDE WIE EIN VOLVO 940

Verzinkt bis zur Fensterkante, hervorragende Blech- und Lackqualität, unkaputtbare Starrachse hinten und anspruchsloser Motor, der nicht einmal kaputtgeht, wenn aufgrund verschlammter Wechsel der Zahnriemen reißt: Selten gibt es so wenig über grundsätzliche Problemzonen an einem gebrauchten Auto zu erzählen wie bei einem

Volvo 940 GL. Selbst sehr ungepflegte Exemplare mit Laufleistungen jenseits der halben Million Kilometer rosten selten. Wenn doch, dann führen sie in salzreichen Regionen und rosten dann an unkritischen Stellen wie den Türen (Zierleisten) oder unter der Windschutzscheibendichtung. Kombis können am Griff der Alu-Heckklap-

pe rosten. Der 131 PS starke Vierzylinder B230FB im 940 GL ist der Prototyp eines haltbaren Motors. Schwächen: keine. Die Turbos und Vierventiler sind kapriziöser: Der Turbo reagiert auf Heizer bei kaltem Motor mit Ladertod, der 16V auf Zahnriemenrisse mit abgerissenen Ventilen oder gebrochenen Nockenwellen. Deswegen: 940 GL!

Rost

Hervorragender Hohlraumschutz und Verwendung verzinkter Bleche lassen den 940 beeindruckend lang der Witterung trotzen. Türkanten ansehen, um sich beeindrucken zu lassen.

Lambdasonde

Die Sauerstoffsonde kann mal kaputt sein und dann zu Motorruckeln führen. Kostet einmal 220 Euro, dann ist wieder 30 Jahre lang Ruhe.

Dachhimmel hängt

Der Stoff löst sich von der Trägerpappe, eine perfekte Reparatur bekommt nur der Autosattler hin. Für die Reparatur muss beim Viertürer die Heckscheibe raus. Kosten beim Profi: rund 1000 Euro.

Achs- und Lenkgelenke

vorn sind sehr solide und viel haltbarer als die jüngerer Autos. Buchsen halten oft 250 000 km. Die Starrachse hinten ist so solide wie ein Fels.

Scheinwerferwischer

Die kleinen Gummilippen frieren im Winter an. Werden sie dann gefordert, geben die Motoren auf. Ein TÜV-relevanter Mangel.

Ölundichtigkeit

Gegen Ölverlust an den Aggregaten ist selbst der B230FB nicht gefeit. Dank schrauberfreundlicher Bauweise sind Reparaturen aber günstig.



FAZIT

Malte Büttner

Das Basismodell 940 GL ist zugleich die haltbarste Motorvariante der 940er-Serie. Gepflegte Exemplare der Baujahre 1991-98 gibt es schon ab 2500 Euro. Kein anderes Auto bietet so viel Gegenwert für so wenig Geld. Und keines ist so haltbar und problemlos.

URTEIL

Volvo 740/940

★★★★★

