

HIGH LIFE

Bis zur ersten Öl-
krise wurden viele
Geländefahrzeuge
von starken Ober-
klasse-Benzinern
angetrieben – so wie
Volvos C303
vom Motor des 164

U NTER DEN Zuschauern der Kärntner Schneerallye sind Steyr-Puch-Pinzgauer-Fahrer überrepräsentiert – Bergbewohner, die beim Autofahren mit chronischer Lärmbelastung zu leben gelernt haben. Und sie staunen Bauklötze, als ein kastiger, hoch liegender Portalachs-Volvo vornehm summend einen schwindelerregenden Steilhang erklimmt, ohne akustische Zeichen von Anstrengung. „Wer hat diesen Motor zugeliefert? Rolls-Royce?“

Der damals aufgeschnappte Gedanke erscheint mir mehr als zehn Jahre nach dem Rallyebesuch noch treffend, als ich den Fahrerplatz eines Ex-Militär-Volvo volle 40 Zentimeter über dem Fahrzeugboden erklimme. Groß ist er, vor allem breiter als ein Pinzgauer. Doch als ich den Zündschlüssel drehe und den Startknopf drücke, setzt statt Nutzfahrzeug-Genagel nobles Reihensechszylinder-Säuseln ein – kurios in einem Militär-Kantholz mit Starrachsen an Blattfedern, dessen übergroße Schalter und Drehregler problemlos mit dicken Handschuhen bedienbar sind.

Dieser Volvo C303, der größere Bruder des bekannte- >>

REDUZIERT

Die funktionale
Strenge des
Volvo C303 er-
innert an
Bauhaus-Archi-
tektur. Der
Eigner dieses
Exemplars ist –
ja, Architekt!





PORTALACHSER

Bei 41 Zentimetern Bodenfreiheit kann ein Mensch problemlos unter dem Volvo C303 hindurchkriechen, hier Besitzer Steffen Geppert aus Darmstadt. Die riesige Bodenfreiheit geht auf das Konto der Portalachsen mit Zahnrad-Vorgelege. Schon 1976 konservativ: Blattfedern an Vorder- und Hinterachse

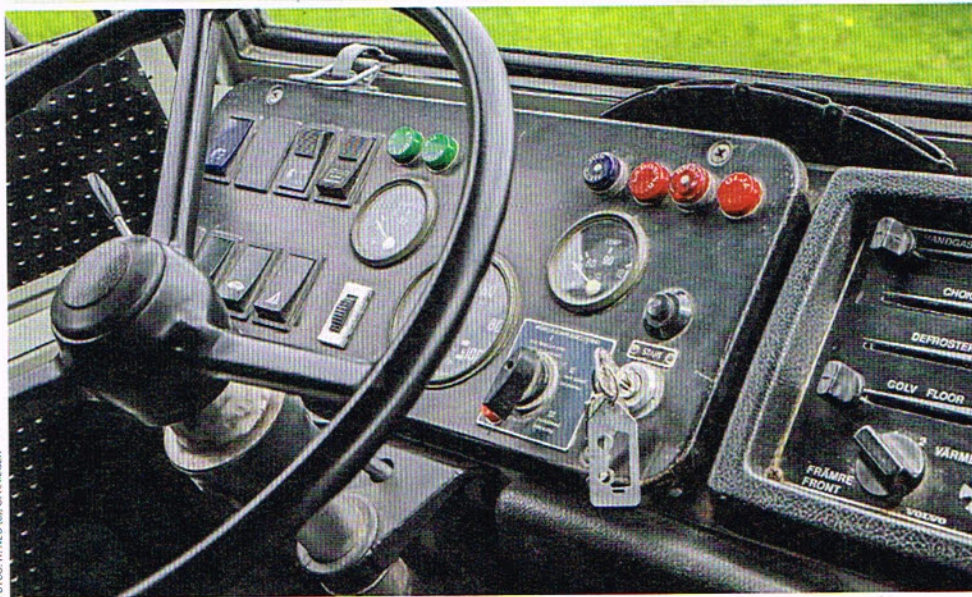


„Ich wollte viel Zuladung und keine Hecklastigkeit – da fallen viele 4x4-Fahrzeuge bereits durchs Raster.“
Steffen Geppert (32, C303-Eigner)

VOLVO C303 (1974-80)

Motor Reihensechszylinder, v. längs, zwei Stromberg-Vergaser **Hubraum** 2980 cm³
Leistung 86 kW (117 PS) bei 4250/min
max. Drehmoment 220 Nm bei 2500/min
Fahrwerk Portal-Starrachsen mit Blattfedern **Bremsen** v./h. Trommeln **Reifen** 315/75 R16 (Cooper Discoverer ST) **Antrieb** Viergang-Schaltgetriebe, Allrad (zuschalt-

bar), Achssperren v. und hi. (elektropneumatisch betätigt) **L/B/H** 4350/1890/2270 mm
Radst. 2300 mm **Bodenfreih.** 410 mm
Leergew./Zulad. 2400/900 kg
Wendekreis 11,5 m **Spitze** 80 km/h
Verbrauch ca. 15-19 l S/100 km
Stückzahl ca. 8700
Wert heute 15 000 bis 35 000 Euro



FOTOS: H. MEUG, S. KRIEGER



ÜBERGROSS

Oben: dicke Drehschalter für Achssperren vorn und hinten, roter Knopf zum Zuschalten des Allradantriebs - alles mit Handschuhen bedienbar.
 Links: Zum Einlegen der Unterstufe erst Bügel ziehen, dann Hebel in der rechten Schaltgasse auf „L“ (Low) schieben

ELASTISCH

Die Achsen sind verschränkungsfähig und können auch wild gewellten Böden folgen



ren Lappländers, wirkt nur auf den ersten Blick derb. Beim Fahren gibt er, vielleicht abgesehen von der servolosen Lenkung, das wohlkalkulierte Ingenieursauto mit fein austarierter Gewichtsverteilung (Front-Mittelmotor), nicht zu schwergängiger Kupplung und einer gut flutschenden Viergangschaltung, deren Schaltwege nicht ganz so lang ausfallen wie erwartet. Aus Rücksicht auf die Antriebswellen und -gelenke hinten ist mit dem Einlegen der Geländeunterstützung automatisch auch der Allradantrieb zugeschaltet. Wer in „High“ mit Allrad fahren möchte, drückt auf den roten Knopf mit der Aufschrift „Framhjuls Drift“ in der Mittelkonsole, der den Antrieb der Vorderräder zuschaltet.

Hoch auf seinen Portalachsen sitzend, wirkt der Volvo wie ein Stück Architektur auf Rädern. Eigner und Restaurator des C303 ist der 32-jährige Darmstädter Steffen Geppert, passenderweise Architekt mit eigenem Büro und Autor. Sein Buch („Reiselust“), erschienen im Selbstverlag, dokumentiert eine sechsmonatige Europareise in einem 1992er VW T3 syncro.

Seinen Volvo nennt Geppert „Mr. Big“, benannt nach einem Charakter aus der Stadtneurotikerinnen-Serie „Sex and the City“. Dessen zentrale Eigenschaft: Er zieht beim Betreten eines jeden Raumes die Aufmerksamkeit der Anwesenden auf sich. Das passt, denn der skandinavische Hochbau mit seinen reduzierten Formen fällt auf im Ozean der überdesigneten Breitbauten unserer Tage. Und zwar positiv. Es gab nicht weniger als sieben verschiedene Aufbauten ab Werk: offen oder geschlossen, mit Pritsche oder als Krankenwagen, als 4x4 oder 6x6.

Dieser C303 war kein Stehzeug aus irgendeinem Depot. Er ist immerhin 75 000 Kilometer gelaufen und wurde Mitte der Nullerjahre von Schwedens Armee ausgemustert. Nächster Besitzer: ein Deutscher, der ihm zum H-Kennzeichen verhalf, aber den Rost nicht anging. Erst ganz späte Exemplare, erkennbar etwa an der glattflächigeren Hecktür, waren verzinkt; Steffens Exemplar ist eines der frühen. Die untere Hälfte des Aufbaus und die hinteren Dachpfosten >>

EXTRA-MEILEN Angesichts des Dursts sind die seitlich montierten russischen Samaratara-Expeditionskanister sinnvoll, trotz 84-Liter-Tank



„Wer hat denn diesen Motor zugeliefert?“
Rolls-Royce?“

Zuschauer des Steilhang-Wettbewerbs der Kärntner Schneerallye 2009 über den Volvo C303

DER TECHNIK-SPENDER

Der Reihen-sechszylinder-Benziner des primär als Militärfahrzeug entwickelten Volvo C303 entstammt dem damaligen Flaggschiff der Marke, dem 164 (Foto unten, vorgestellt 1968). Bis 1972 speisten Vergaser die Sechszylinder der B30-Baureihe, danach füllte eine Saugrohr-Einspritzung die Brennräume. Der Offroader C303 blieb aber bis zum Produktionsende 1980 beim Vergaser. Oberklasse-Benziner im harten Geländegänger – diesem Prinzip folgte auch der Land Rover 101 Forward Control: kastig wie der Volvo und mit V8-Antrieb vom Range Rover.



AUTOS Volvo C303

HOCHSITZ

Einfache Sitze, aber volle 40 Zentimeter über dem Fahrzeugboden - erhehend! Ganz rechts: mit sicherem Geschmack entworfene Einrichtung - der Eigner ist Architekt



Das Fahrwerk ist derart verschränkungsfähig, dass es die Räder geradezu abzuwerfen scheint

>> bestehen aus Stahl, die obere Hälfte aus Alu. Als Trennmateriale dient wie bei Land-Rover-Klassikern Gummi. Wenn die Trennschicht porös und zerrieben wird, ist die Kontaktkorrosion programmiert. „Der Volvo neigt zu Rost an den Radläufen und im Areal um die Batterie. Meiner war vorn völlig durchkorrodiert und ließ Wasser hinein. Ich war ein volles Jahr lang nach Feierabend mit dem Schweißgerät zugange. Der Aufbau nahm ein weiteres Jahr in Anspruch.“

Die Teilesituation? Besser, als man befürchten könnte; bei Tatanka.nu etwa gibt es Achsen, Blattfedern und Auspuffanlagen. „Alles da, aber nicht billig.“ Neue Schalldämpfer etwa kosten 350 Euro das Stück, eine Portalachse um 3500 Euro, ein Ersatzmotor um 4000 Euro, ein Satz Blattfedern pro Achse 800 Euro.

Natürlich ist ein solch großer Benziner mit Portalachsen kein Kostverächter. Und ab 80 km/h wird die stark untersetzte Kugelumlauf Lenkung – fünf Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag – vage, der Geradeauslauf schwammig.

Steffens Exemplar ist fast ein Restomod, ins Werk gesetzt mit sicherem Geschmack. „Mehr als drei Farben finden sich nicht am Fahrzeug. Ich mag Einheitlichkeit.“ Wie kommt man als junger Mensch auf solch einen Exoten? „Ein Freund mit T3 syncro hat



FOTOS: H. NEU/DS



BADEMEISTER

Die Wattiefe des Volvo C303 ist mit 700 mm angegeben – einer der Vorteile der Portalachsen. Links: klappbare Hälfte der Frontscheibe, Axt stets in Reichweite

mich mit dem Allradvirus infiziert. Ich wollte aber keine Hecklastigkeit und viel Zuladung – da fallen viele Autos gleich durchs Raster.“

Echt schwedisch am Volvo: An der Beifahrer-Heizung kann man sich die Füße verbrennen, so wirksam ist sie. ☺

Rolf Klein

ANZEIGE

Ihre Empfehlung zahlt sich aus!

Werben Sie einen neuen Leser und sichern Sie sich 40 €.

Vorteile für den neuen Leser:

- spannende Ausgaben mit vielfältigen Themen
- kostenfreie Lieferung nach Hause
- exklusive Angebote und Events für Abonnenten

Vorteile für den Werber:

- 40 € Geldprämie als Dankeschön
- Nicht-Abonnenten können neue Leser werben

Top-Prämie
in Höhe von
40 €

50 JAHRE KLASSE
30. JAHRE

Geheimaktion BMW M
Die Reiter beschreiben von großem Dasein

FUN-OFFROAD

20 EURO

bestellen: autobildklassik.de/werben

Ausgaben AUTO BILD Klassik für zzt. 62,40 €

☎ 0800 / 12 45 61 1

➤ Bestellnummer | 10166808

Auto Bild klassik