

Der hohe C



Es muss nicht immer ein Buckel oder ein Amazon sein. Volvo hat auch ein paar exotischere Autos zu bieten: Beispielsweise einen kleinen allradgetriebenen Transporter, der schon aufgrund seiner Seltenheit extrem reizvoll ist – falls man ihn in den Griff bekommt...

„Ich habe ein Faible für rare Volvo“, sagt Hans Hedtke – und es ist ihm anzumerken, dass ihm dieses Thema ein echtes Anliegen ist. Merke: Volvo hat durchaus mehr zu bieten als Ama-

zonen, Schneewittchensärge und Buckel. Da gibt es prächtige Sechszylinderautos, in denen Greta Garbo stilgerecht vorfahren könnte, interessante Kombis und Lieferwagen sowieso, dazu den eigenartigen P1900. Und schließlich gibt es, in den ganz verborgenen Ecken der Markenhistorie, die Allrad-Volvo... In solchen Ecken treibt die Leidenschaft besonders bunte Blüten. Es sind einerseits die Blüten des Exotischen – andererseits darf man gern das Wort aufteilen: Hier findet man, was Leiden schafft...

Hans Hedtke kann von den Leiden der Leidenschaft erzählen. „Als ich vor dem Laplander stand, summten mir im Hinterstübchen natür-

lich all die Fragen, die mir meine Ehefrau schon gestellt hatte: ‚Was willst du damit, wozu brauchst du das?‘ Das Auto sah ganz ordentlich aus, jedenfalls in meinen Augen. Und die Technik stammt ja zu großen Teilen vom Amazon, die würde mich sowieso nicht im Stich lassen, da war ich sicher. Wenn man so was kaufen will, kann man es sich ganz leicht schön reden...“

Die Frage der Fragen wurde bereits gestellt: Braucht man sowas? Oder anders: Wozu muss ein Allradkraxler in die Garage eines Flachländers und Großstädtlers? Volvo Laplander – der Name lässt Rentierherden über schneeverwehte Weiten ziehen, die Sonne gleißt auf stille kalte Schönheit, tapfere Fichten beugen sich unter meterdickem Schnee. Und tatsächlich hat dieses Auto seinen Namen verdient. Es gehört dorthin, wo sonst höchstens noch der Motorschlitten weiterhilft. Hedtkes Garage steht freilich mitten im Rhein-Main-Gebiet...

Wie so häufig bei frühen Allradwagen, gab auch beim Laplander das Militär den Anstoß: Ein sehr geländegängiges Fahrzeug für acht Mann mit Ausrüstung war Mitte der Fünfziger gewünscht, und so gingen die Herren bei Volvo an die Arbeit. Aus dem Pkw-Baukasten nahmen sie Motor, Getriebe und einige Teile für Achsen und Lenkung. Sie entschieden sich für einen Frontlenker, der optimalen Raumausnutzung wegen, und hatten 1959 einen Prototyp fertig. 1961 begann die Auslieferung, bis 1970 ent-

Hinterm Horizont geht's weiter: Unverwüstliche Antriebstechnik, außergewöhnliche Geländegängigkeit – kein Wunder, dass der Laplander bereits von einigen weltreisenden Wohnmobilmännern als ideales Basisfahrzeug entdeckt wurde



Volvo C 202:
Der Laplander –
es kann nur
einen geben!



Minimale Überhänge, perfekte Gewichtsverteilung, große Räder und große Bodenfreiheit, dazu reichlich Platz – die Aufgabe, einen leichten Transporter für schweres Gelände zu bauen, wurde optimal gelöst

standen rund 9000 Stück. Die gingen bei weitem nicht alle ans Militär. Das Auto fand Freunde bei Kommunen und Straßendiensten, auch bei Privatbesitzern im schneereichen Ausland – in der Schweiz zum Beispiel. Im Verlauf der Siebziger liefen kontinuierlich Nachfragen bei Volvo ein, ob es denn nicht einen Nachschlag geben könnte. Volvo er hörte die Wünsche der Kundschaft und überarbeitete das Urkonzept. 1977 lief die Produktion erneut an, der C202 – wie er jetzt offiziell hieß – hatte den bewährten B20-Motor samt Getriebe und einen Kühlergrill aus Plastik im Stil der damals aktuellen Volvo-Pkw. Da die ungarische Staatsspedition *Ungarocamion* besonders starkes Interesse geäußert hatte, beschloss man bei Volvo, die Produktion

dorthin zu verpflanzen – das eigene Werk war ausgelastet mit dem C303, einer schweren Version des Laplander. Eine fatale Entscheidung: Zwar war der Wagen nach wie vor robust und geländegängig und verkaufte sich auch ordentlich (3222 Stück bis 1981), jedoch durfte man ihn nicht mit Wasser in Berührung bringen. „Die rosten schneller als sie fahren“, entdeckte Hans Hedtke. Vielleicht hätte er beim Kauf doch genauer auf die verdächtig beschlagenen Scheiben achten sollen...

Es gibt wahrscheinlich bei den meisten Restaurierungen jenen Punkt, an dem man den ganzen Salat am liebsten hinschmeißt, die Rostbrocken aus der Garage kehren und fortan Briefmarken sammeln würde. Hedtke erlebte diesen

Von 1979 datiert der gezeigte Laplander aus ungarischer Produktion. Die Front zeigt einige Ähnlichkeit zu den Volvo-Limousinen dieser Zeit





Grüße aus Amazonien: Der 82-PS-Einvergaser namens B20A ist Volvo-Fans ein alter Bekannter



Punkt gleich ganz am Anfang, als er die Karosserie genau inspizierte. Aber was blieb ihm übrig? Er gab den Leiterraum zum Sandstrahlen und machte sich an die Technik. Zuerst kam der Motor an die Reihe, ein B20A-Aggregat mit 1990 Kubik (Bohrung x Hub: 88,9 x 80 mm) mit Einzelvergaser und 82 PS. „Der Motor hat nur eine Inspektion bekommen, der läuft bis heute problemlos. Offensichtlich wurde das Auto nicht im Gelände bewegt. Die Verschleißteile waren nicht strapaziert, die Radlager musste ich nur einstellen.“

Haupt- und Untersetzungsgetriebe sowie Differenziale waren wunderbar in Ordnung, da waren nur ein paar Dichtungen fällig, dazu natürlich frische Öle. Der Auspuff ist ein Laplander-spezifisches Teil und stand damals, 1996, noch im Katalog von Volvo-Lkw. Die Gummiteile waren nicht mehr zu retten, aber problemlos vom Werk zu bekommen.

Die Bremsen ersetzte Hedtke komplett durch Neuteile – nicht zuletzt mit Blick auf beachtliche 1725 Kilo Leergewicht plus 700 Kilo Zu-

ladung. Eine Höchstgeschwindigkeit von knapp über 100 km/h dürfte drin sein – solch eilige Massen wollen gebremst sein. Das geschieht durch vier große Trommeln über zwei Bremskreise. Jeder Kreis bedient die Vorderachse sowie je ein Hinterrad und zwar mittels eines eigenen Bremszylinders samt Bremskraftverstärker, die wiederum vom Hauptbremszylinder gefüttert werden. Beide Bremskraftverstärker hatten schadhafte Membranen und waren ein Fall für den Schrott. Zum Glück waren auch diese Teile noch zu beschaffen, dazu natürlich sämtliche Leitungen und Schläuche.

„Wenn ich an die Karosserie denke, wird mir heute noch ganz anders“, kommt Hedtke auf das zentrale Problem zu sprechen. „Wir haben mehrere Quadratmeter Blech eingeschweißt. Die hinteren Karosserieecken waren zum Beispiel völlig hinüber. Zum Glück habe ich ein gut erhaltenes Ersatzteil aufgetrieben und davon die rechte Ecke angefertigt. Der ganze Kabinenboden des Fahrgastraumes ist neu, auch das Bodenblech im Beifahrerfußraum. Die Knieble-

che waren unbrauchbar. Wenn man es genau betrachtet, war eigentlich nur das Fahrerhaus von den Türunterkanten aufwärts brauchbar.

Die Innenraumverkleidung entstand völlig neu, ebenso wie die Deckenverkleidung der Kabine aus gelochter Pressfaser. „Schlimm waren die Fahrgastsitze hinten“, erinnert sich der Ruheständler, Jahrgang 1938, der die verschimmelten Bezüge kurzerhand herunterriss und alles weitere einem Sattler überließ. Dem Profi gelang es auch, die eingerissene Armaturenbrettmrandung neu anzufertigen, ebenso die Türverkleidungen, und sogar den fehlenden linken Deckel seitlich am Armaturenbrett baute er neu. Sein letzter Job war die gesteppte Abdeckung der Motorhaube: „So etwas braucht man gar nicht erst im Ersatzteilkatalog zu suchen, das muss man neu machen. Die Lackierung ist übrigens originalgetreu. Die Zivilausführung sah ab Werk exakt so aus.“

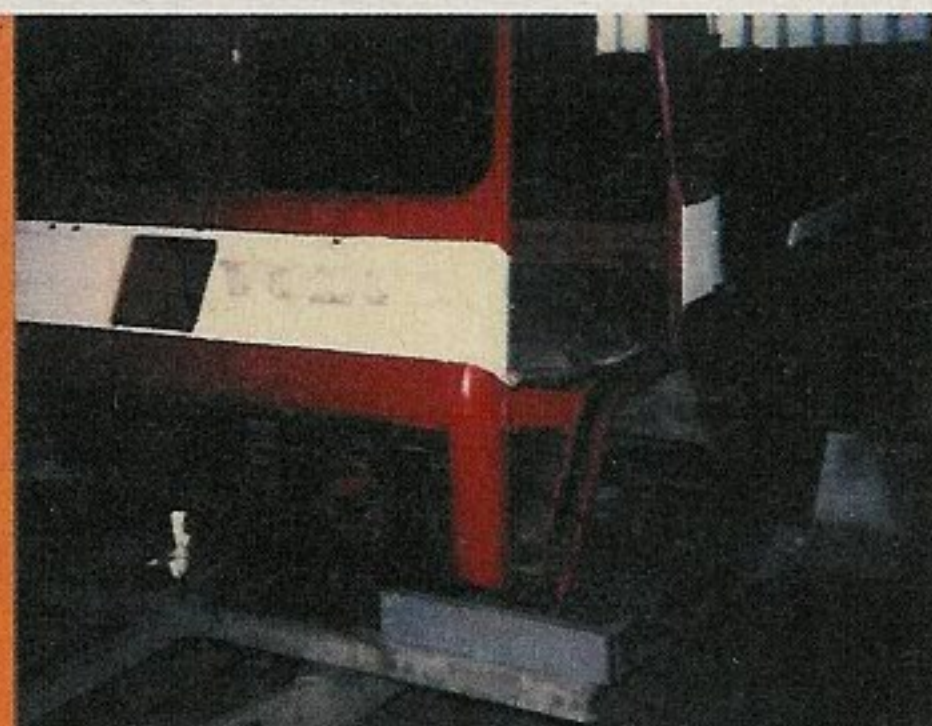
Der Hesse hatte inzwischen Kontakt zu einem Laplander-Spezialisten geknüpft, der ab und an Fischzüge über schwedische Autofried-



Alter Schweizer: Das Alpenland war einer der Hauptabnehmer der kleinen Allrad-Transporter



Der Eindruck trügt: Tatsächlich stellte sich beim zweiten Blick heraus, dass praktisch die ganze...



...Bodengruppe hinüber war. Die „ungarischen“ gelten als absolut nicht wasserfest!



Alles so schön bunt hier: Den Witz mit der Müllabfuhr hat der Restaurierer schon häufiger gehört – seines Wissens ist sein Laplander der einzige in originaler „Zivillackierung“

höfe macht: „Von dem hab’ ich die raren Teile wie die Rückleuchtengläser, die Zierleiste zur Umrandung des Kühlergrills und die fehlenden Buchstaben für den Markennamen bekommen.“ Etwa zu diesem Zeitpunkt trat auch Jochen Miksche hinzu, ein Bekannter, dessen Spezialität die Rettung verworrener Elektrik ist. Unter dem Armaturenbrett herrschte fröhlicher Wildwuchs: Hupe, Gebläse, Wischer und die Uhren für Wassertemperatur und Benzin rührten sich nicht. Unverdrossen ging Miksche mit dem Auto auf Probefahrt – und blieb liegen, als die Batterie leer war. Der örtliche Bosch-Dienst überholte daraufhin die Lichtmaschine, aber das eigentliche Problem fand sich erst nach mühsamer Suche. Miksche: „Beim zentralen Vertei-



Platz für acht Personen – sprich Soldaten – samt Ausrüstung: Volvo nahm die Auflagen des Behördenauftrags wörtlich. Und damit die Truppe auch im Gelände Halt fand, gab’s eine Straßenbahnhaltstange

lerstecker waren einfach die Pins vertauscht. Kein Wunder, dass nichts mehr ging. Es ist mir absolut rätselhaft, zu was das gut sein konnte. Dann mussten wir natürlich die ursprüngliche Belegung rekonstruieren. Damals hatte ich noch keinen Schaltplan, das war sehr mühsam.“

Miksches größte Herausforderung war es freilich, den Antrieb in Ordnung zu bringen. Für die Umschaltung auf reinen Hinterradantrieb sorgt eine Unterdruckdose am Verteilergetriebe, die an den Vergaser angeschlossen ist. Ein elektrischer Schalter am Armaturenbrett aktiviert die Unterdruckdose – solange Unterdruck herrscht, ist dann die Vorderachse vom Antriebsstrang abgekoppelt. Eine durchaus clevere Lösung: Falls etwas kaputt geht, steht auf jeden Fall der Allradantrieb zur Verfügung. Der Schalter war bei Hedtkes Exemplar vorhanden, besaß aber keine Anschlüsse mehr, und das Steuerventil fehlte ganz. Miksche dachte nach und fand eine Lösung: „Ich hab ein Überdruckventil vom Volvo-Turbolader genommen, richtig verkabelt, und jetzt kann man die Vorderachse abschalten.“

Die Benzinuhr und die Wassertemperaturanzeige streiken bis heute. Bei ersterer vermutet Miksche einen weiteren Pin-Dreher, die Was-

seruhr ist wahrscheinlich selbst schadhafte. Aber diese Dinge werden sich noch finden, so wie der farbige und lesbare Schaltplan, den Hedtke vor kurzem auftrieb. Seit Dezember 2003 ist der Laplander wieder unterwegs. Auf die Frage, ob man sowas wirklich braucht, gibt es trotzdem keine Antwort – wenn solch ein Auto zu einem spricht, dann stellt sie sich nicht. Und dieses hier spricht definitiv zu Hans Hedtke. Er kann sich stundenlang für die netten Details begeistern: von den Holzleisten außen über die seltsame Haltestange, die sich innen am Dachhimmel entlangzieht („wie in der Straßenbahn“), bis zur Motoranordnung mitten im Raum, die dem Auto eine feine Gewichtsverteilung und damit beste Geländetauglichkeit beschert.

Kleine Lasten sicher durch unwegsames Gebiet zu bringen – seine beachtlichen Talente auf diesem Gebiet zu beweisen, wird diesem Laplander wohl während seines zweiten Lebens erspart bleiben. Hans Hedtke hat keine Ambitionen, im Schlamm zu wühlen und daher auch nur ein Straßenprofil auf die Felgen gezogen. Aber nach all dem Leiden ist die Leidenschaft jetzt umso stärker.

Text: Till Schauen
Fotos: Britta Hüning/Hedtke



Frage an Radio Stockholm: Braucht man einen geländegängigen Klein-Lkw im Rhein-Main-Gebiet? Im Prinzip nein – aber wenn solch ein Auto zu einem spricht, muss man irgendwann dem Ruf der Wildnis nachgeben. Wie Hans Hedtke, dem es freilich ausgefallene Volvo schon immer angetan hatten