

MEIN JAKOBS-WEG

Den ersten aller Volvo zu fahren ist ein Kampf. Dabei ruft man irgendwann fast automatisch den Markennamen: Ich rolle!

DAS WETTER WIRD SCHWEDISCH. Spätestens ab Mittag soll es regnen. Das hält die Volvo-Leute aber nicht davon ab, am Morgen noch in aller Ruhe ihren größten Schatz vors Werksmuseum zu rollen.

Dort steht nun der „Jakob“, frisch lackiert in Blau. Es ist der älteste Volvo, Modell ÖV4, angeblich fertig geworden am Jakobstag vor 94 Jahren – daher der Spitzname.

Ich darf ihn gleich fahren, wenn auch nur mit Aufpasser: Lars Nilson



hat große, sehr versierte Hände und guckt ziemlich streng. Er, den alle nur Larrö nennen, ist der Jakob-Flüsterer in der Museums-Werkstatt. Er öffnet die zweiflügelige Motorhaube und entriegelt den Benzinhahn am Unterdrucktank. Wird Jakob anspringen?

Larrö steigt ein und zieht seinen rechten Schuh aus. Das Gaspedal ist nur ein kleiner Knopf, eingezwängt zwischen Bremse und Schalthebel. Da passt kein Schuh rein. An der Lenkradnabe die Zündung einstellen, Choke ziehen, er

RARITÄT

Das verzeiht den schlafenden Scheibenwischer und erklärt, warum Larrö sich hinten festkrallt. Aus Angst ums Auto

drückt den Anlasserknopf, der aussieht wie eine Hausklingel. Der Vierzylinder hustet. Zwei Stunden herumstehen in der feuchten Luft sind dem Oldie in die Mechanik gekrochen. Aber Larrö kennt seinen Jakob, lockt und zaubert mit Gas und Zündung, bis der Motor kommt. Nach einer Minute läuft er rund, ich soll hinters Steuer.

Nun muss ich gestehen: So ein Museumsschatz wie der Volvo macht mir feuchtere Hände als jede Probefahrt in einem teuren Ferrari. Der hat wenigstens ver-

nünftige Bremsen, haufenweise elektronische Idiotenversicherungen an Bord und Ersatzteile vom Band, falls es doch mal krachen sollte. Jakob hat davon nichts. Keine Bremse, denn die vorhandene wirkt nur hinten, keinen stabilen Leerlauf und eine Lenkung wie eine Wünschelrute.

Vor allem aber sind die drei Gänge nicht synchronisiert. Panisch krame ich aus Erinnerungen die Schaltweise hervor, die ich als Fahrschüler auf Lastern der Bundeswehr gelernt habe. Wie war >>





>> das noch? Raufschalten mit zweimal kuppeln, um die borstigen Zahnräder zu besänftigen, Runterschalten mit Zwischengas. Und Gefühl. Viel Gefühl. Sonst krachte das Getriebe so laut durchs Dorf, dass Mütter in plötzlicher Sorge ihre Kinder vom Bordstein zerrten, um sie zu Hause in Sicherheit zu bringen. Schalten ohne krachen, das war damals mehr wert

als ein Einser-Abitur. Ich hatte beides nicht.

Aber das werde ich Jakob jetzt nicht verraten. Erst recht nicht Larrö, der hinten einsteigt. Zur Sicherheit? Oder zur Kontrolle? Larrö wird hinten die ganze Fahrt über schweigen, seine Blicke brennen in meinem Rücken. Mir ist jetzt schon warm. Larrö ist der bad guy. Neben mir sitzt Museums-

UND ER FÄHRT
Diesen Jakob ließ Volvo bis 2018 bei einem Experten restaurieren. Die Lederfarbe sei „originalgetreu“

leiter Per-Åke, der den good guy spielt. Er lächelt aufmunternd. Ich ziehe auch den rechten Schuh aus. Ersten Gang rein, unten links. Los geht's.

Aber erst mal geht gar nichts, als ich die Kupplung kommen lasse. Jakob bleibt stehen. Handbremse vergessen? Nee. Noch mal Gang rein, Kupplung kommen lassen, aha, jetzt. Verdammt, >>

HISTORIE: KONSERVATIV, ABER SOLIDE - DER ÖV4

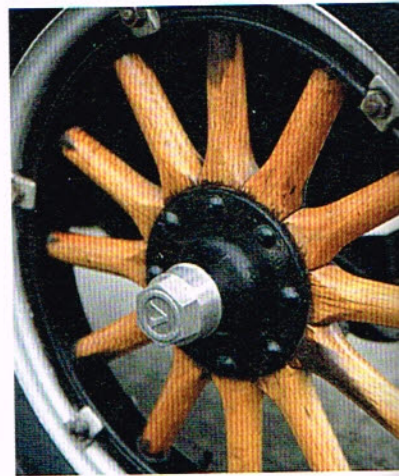


Volvo startete 1915 als Submarke der Schwedischen Kugellagerfabriken (SKF) und entwickelte anfangs Versuchsträger für Scania. Als 1924/25 genug Ingenieure, Know-how und Geld vorhanden waren, entstand das erste eigene Auto: Der Öppen Vagn mit vier Zylindern (ÖV4) war ein offener Tourer mit Holzrahmen und Blechkarosserie, die stets dunkelblau lackiert war. Weil der erste seriennahe Prototyp im Sommer 1926 am Namenstag Jakobs des

Älteren fertig wurde, bekam der ÖV4 bald den Spitznamen Jakob. Das Design ähnelte den beliebten US-Autos, die Technik blieb konservativ, aber solide. Angeblich war der Volvo undicht, jedenfalls aber so teuer, dass der Tourer laut Museum ab 1927 nur 205-mal gebaut wurde. Dennoch gab SKF weiter Geld. 1928 folgte der geschlossene „Personvagn“ mit vier Zylindern (PV4), seit dem ersten Sechszylinder 1929 wuchs Volvo zu einer Größe im Heimatmarkt.



VOLVO ÖV4 Motor Reihenvierzyl. vorn längs, seitlich stehende Ventile, Hubraum 1944 cm³ Bohrung x Hub 75 x 100 mm
Leistung 21 kW (28 PS) bei 2000/min Höchstgeschwindigkeit 90 km/h Antrieb Hinterrad, Dreigang manuell, unsynchronisiert,
Radstand 2900 mm Verbrauch k. A. Gewicht 1130 kg Neupreis (1927) 4800 Schwedische Kronen



» kommt die spät. Ein Druckpunkt irgendwo oberhalb vom Pedal. Und der schnappt so plötzlich zu wie ein Krokodil. Jetzt der zweite, zweimal kuppeln. Das Krokodil beißt zu, Jakob kracht so laut, dass Volvo-Mitarbeiter in der Verwaltung ans Fenster eilen und auf uns runterstarren. Wie peinlich. Aber immerhin: Ich rolle, was ich natürlich auf Deutsch denke und nicht lateinisch „volvo“. Beim ersten Abbiegen betätigt Per-Åke vom Beifahrersitz aus den zeitgenössischen Winker, dafür hatte ich gerade kein Byte frei.

Auf dem ersten geraden Stück habe ich sogar den Dritten drin,

beim nächsten Abbiegen heißt es also runterschalten. Zwischengas geht nicht, nicht mit dem Krokodil an Bord. Ich lasse Jakob ausrollen, der sich krachend beschwert. Sorry, mein Alter.

„Schalt im Stehen runter“, rät good guy Per-Åke. Wir biegen ab. Nach einem Kilometer gelingt der erste lärmfreie Schaltvorgang. „Jetzt hast du's drauf!“ Per-Åke ist ein altersweiser Optimist, greift aber besorgt zur Tür, als der Volvo bei Tempo 50 anderthalb Spuren braucht, um geradeaus zu fahren.

So schnell wollte ich nie werden, aber vorne im Begleitwagen winkt der Fotograf mich näher heran. Wie

soll ich aufschließen ohne Power? 28 PS hat der Jakob angeblich, die meisten Pferde machen wohl gerade Urlaub. Aber das weiß der Kameramann ja nicht. Das mit den Bremsen wohl auch nicht.

Auf den Straßen machen alle anderen respektvoll Platz. Und halten Abstand, vielleicht auch aus Vorsicht. Jakob sieht schon so aus, als könnte er nicht bremsen. Zwischen riesigen Sattelschleppern und ultramodernen SUV nimmt der Oldie einen Kreisverkehr mit einem Auftritt, als wäre er irgendwo einem Filmteam entlaufen. Dann muss ich rangieren, finde auf Anhieb den Rückwärtsgang. Hurra!

GESCHAFFT

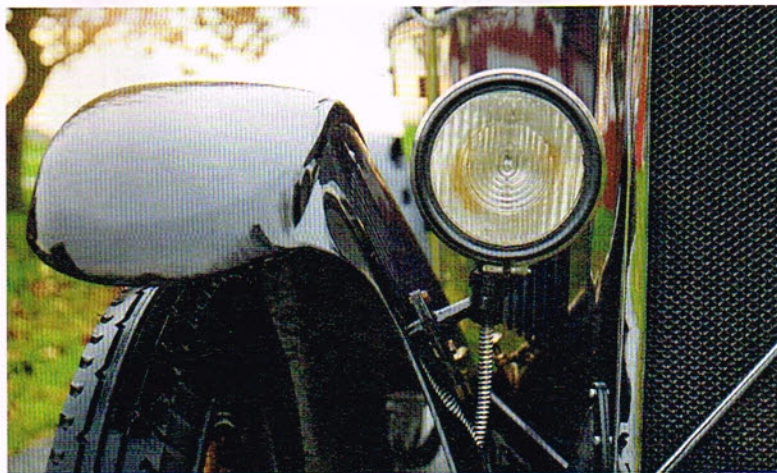
Eine Stunde im Jakob verlangt mehr als drei Stunden Ferrari. Am Ende sieht hinten auch Larro zufrieden aus





Ein Sieg! Doch beim Wenden rasiert der vordere Kotflügel nur eine Handbreit an der Leitplanke vorbei. Per-Åke stöhnt leise. Die Blicke von hinten haben mich inzwischen durchbohrt. Zweifach, links durchs Herz.

Langsam beginne ich, die Fahrt zu genießen. Den Jakob zu verstehen. Lenke schon gegen, bevor er aus der Spur läuft, und habe sogar die Ruhe, den tanzenden Scheibenwischer, der an der Glas- kante hängt, aus dem Blickfeld zu drehen. Jakob und ich verschmelzen zur schwedischen Polka. Vorsicht, Hochmut kommt vor dem Knall!



Kurz vorm Ziel gelingen mir zwei weitere lautlose Schaltvorgänge. Guter Jakob, lieber Jakob. Per-Åke wird wieder zum good guy, offenbar wächst seine Hoffnung, sein Schätzchen wider Erwarten schadenfrei zurückzubekommen. Als er mich am Ende falsch rum durch eine Einbahnstraße lotst („Dem Jakob verzeihen Sie hier alles“), spüre ich körperlich, wie der Museumsleiter erleichtert ausatmet. Anhalten, letztmaliges Krachen beim Runterschalten, Motor aus, Handbremse ziehen.

Die Anspannung fällt von mir ab wie ein schwerer Mantel. Geschafft, ich kann mich an jeden

Meter erinnern. Eine Fahrt wie ein Abenteuer, scheiß auf jeden Ferrari. Sorry, Ferrari.

Beim Aussteigen rücke ich den Fahrersitz nach vorne, damit Larrö sich von der Rückbank schälen kann. Der Mann mit den brennenden Blicken guckt anders. Sehr entspannt. Er reicht mir die Pranke für einen Händedruck, warm und fest, und guckt mir dabei in die Augen. „Gut gemacht!“ Zwei Worte, mehr wert als die Eins im Abi. ☺

J. Staat

HINSCHAUEN!

Der Spiegel zittert so stark, dass er nichts zeigt. Der spätere Markenpfeil hier noch in der Tür, nicht auf der Kühlerhaube. Die Holzräder waren damals noch US-Style, der in Schweden recht populär war. Die Kotflügel am ÖV4 waren immer schwarz, das faltverdeck (u.) hat gegen Schwedens Sommerregen keine Chance

