

# Schwedenstahl

Die Volvo-Serie 140  
überzeugt auch heute noch durch ihre Robustheit

1965 konnten Fotografen ein getarntes, neues japanisches Fahrzeug bei Testfahrten in Schweden beobachten: Mazuo ZT 92 war die Typenbezeichnung. Erst nach einiger Zeit bemerkte man, daß es sich um die seit der Produktionseinstellung des Buckel-Volvos längst überfällige neue Volvo-Limousine handelte. Als sie dann 1966 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, zeigte sich, daß Volvos Chefdesigner Jan Wilsgaard, der seit 1960 die neue Fahrzeuggeneration entwickelt hatte, wieder ein großer, zeitloser Wurf gelungen war. Die schlichte Pontonform hat sich in ihren Grundzügen bis zu den Volvo-Modellen der Serie 240 unserer Zeit gehalten.

Volvo exportierte seit Mitte der fünfziger Jahre einen Großteil seiner Produktion in die USA. Da Anfang der sechziger Jahre in den Vereinigten Staaten die Sicherheitsdis-



Im letzten Modelljahr (1974) wartete die 140er-Serie mit dicken Sicherheitsstoßstangen auf.

kussion hohe Wogen schlug, setzte man in Göteborg beim neuen Modell voll auf aktive und passive Sicherheit, um auch weiter-

hin auf diesem Gebiet Marktführer zu bleiben. Der Innenraum mit in der Armaturenbrett-polsterung versenktem Instrumententräger und den Sicherheitssitzen mit serienmäßigen Dreipunktgurten, die Verbundglas-Frontscheibe, die Sicherheitstüren (ab Herbst 1972), die gegen seitliche Kollisionen innen mit dicken Stahlrohren verstärkt waren, und die Sicherheitsstoßstangen (ab Herbst 1973) waren die äußerlichen Merkmale.

Eine Sensation aber war bei der Präsentation 1966 die Bremsanlage: Die 140er-Serie besaß rundum Scheibenbremsen (nur der Rover 2000 konnte in der Mittelklasse damit aufwarten) und ein diagonal geteiltes 2x3-Zweikreisssystem, bei dem jeder Bremskreis auf beide Vorderräder und jeweils ein Hinterrad wirkt. Bei Ausfall eines Kreises bleiben somit noch 80 Prozent der Brems-



Nach der Einstellung des Buckel 1965 kam der P 140 schon 1966 — bis 1970 wurde parallel dazu der Amazon gebaut. Der P 142 S sollte die sportliche Tradition der Göteborger fortführen.

Im Herbst 1972 kam die 140er-Serie mit neugestalteter Front- und Heckpartie, neuem Armaturenbrett und weiteren Sicherheitsattributen wie Lenkrad mit Prallplatte und stahlrohrausgesteifte Türen.



leistung erhalten. Nur der im gleichen Jahr vorgestellte Jensen FF mit Maxaret-Antiblockiersystem konnte es besser!

Seit Ende der fünfziger Jahre hatte man sich bei Volvo intensiv mit Crash-Tests beschäftigt. Die Erfahrungen daraus flossen in die P-140-Modelle ein: Geteilte Sicherheitslenksäule und energieabsorbierende Knautschzonen in der äußerst stabilen und verwindungssteifen Karosserie zeugten davon. Und ein Werbebild ging um die Welt: Um die einzigartig hohe Dachlast sinnfällig zu demonstrieren, hatte man auf das Dach eines 140ers einen Elefanten gehievt!

Obwohl die 140er-Serie, der 1968 die Sechszylinder-Luxusversion P 164 zur Seite gestellt wurde, nur von 1966 bis 1974 gebaut wurde — die kürzeste Bauzeit aller Großserien-Nachkriegs-Pkw des seit 1927 agierenden schwedischen Herstellers — konnte man bei der Produktionseinstellung auf über 1,2 Millionen Exemplare zurücksehen.

ditionell setzt man in Göteborg nicht auf raschen Modellwechsel, sondern auf



In Deutschland eine Seltenheit: der Express mit hohem Dach. Die traditionellen Volvo-Duett-Kunden akzeptierten den Amazon-Kombi wegen seiner geringen Ladekapazität nicht, weshalb Volvo nach der Duett-Produktionseinstellung 1969 den Express brachte.

Modelljahr noch vorgenommenen Änderungen — wie über die Hinterachse versetzter Tank, Sicherheitsstoßstangen oder Wegfall der vorderen Ausstellfenster — nahmen bereits die Grundform des 1974 vorgestellten Nachfolgemodells P 240 vor-

BMW und Mercedes antrat, haben viele Fahrzeuge ihre Konkurrenten überlebt.

## Verschlissener Massivbau

Bis vor ein oder zwei Jahren konnte man in jeder größeren Stadt, wenn man samstags den Autoteil der Zeitung aufschlug, Volvos 140er-Modelle zuhauf finden. Mittlerweile hat sich die Situation grundlegend geändert. Viele Fahrzeuge sind in festen Händen und die wenigen angebotenen sind meist nicht in gutem Zustand. Zu lange wurde die 140er-Serie unterschätzt und von den eingefleischten Volvo-Fans zur Teileverwertung für Buckel, Amazon und Schneewittchensarg ausgeschlachtet. Damit Sie vom Verkäufer nicht beim Preis ausgeschlachtet werden, hat MARKT sich näher mit dem Volvo P 140 beschäftigt.



Schon früh erkannte man in Göteborg, nicht zuletzt wegen des dominierenden amerikanischen Marktes, die Wichtigkeit eines eleganten Kombis.

Evolution: Während des achtjährigen Herstellungszeitraumes flossen unzählige Änderungen in die Modelle ein.

Im Herbst 1966 startete man die Produktion des Viertürers P 144, dem sich im Mai 1967 das zweitürige Modell P 142 und im November des gleichen Jahres der Kombi P 145 hinzugesellten. 1968 wurden die 1,8-Liter-Motoren (B 18) durch die auf 2 Liter Hubraum aufgebohrten B-20-Maschinen ersetzt. Ab Herbst 1969 war die Sonderversion Express des Kombi mit höherem Dach als Nachfolger des kurz zuvor eingestellten Buckel-Kombi lieferbar. Ein Motor mit elektronischer Benzineinspritzung war wahlweise ab Herbst 1970 lieferbar, in der GL-Version sogar serienmäßig. Gleichzeitig wurde der Radstand vergrößert und eine neu gestaltete Front eingeführt. Ab Herbst 1971 stand dem Einspritzmotor eine Variante mit reduzierter Verdichtung, geringerem Schadstoffausstoß und 115 PS zur Seite.

Die tiefgreifendsten Modifikationen erfolgten im Herbst 1972: Neu gestaltetes Armaturenbrett und veränderter Innenraum sowie geänderte Heck- und Frontpartie waren die wesentlichen Merkmale. Aber das war schon der Abgesang, denn die für das letzte



Von Anfang an wurde Sicherheit groß geschrieben: Dreipunkt-Sicherheitsgurte sind bei Volvo seit 1959 serienmäßig.

weg. Und das fängt erst heute an, außer Mode zu kommen.

Jan Wilsgaards schlichte Pontonkarosserie hatte mit ihrer zeitlosen Eleganz eben doch viel für sich. Obwohl Volvo sich auf dem deutschen Markt preislich in der obersten Mittelklasse bewegte und primär gegen



Die letzten Modelle, hier ein 145 de Luxe mit den panzerartig wirkenden Stoßstangen, leiden am stärksten unter Korrosion.

## Die Karosserie

Obwohl man bei Volvo große Anstrengungen für den Korrosionsschutz betrieb und die mittlere Lebensdauer von 140ern über 17 Jahre beträgt, ist dieses schwedische Massivauto nicht frei von Schwachstellen. Da Volvos meist von ausgesprochenen Vielfahrern bewegt werden, sind die im folgenden angesprochenen korrosionsgefährdeten Stellen häufiger auf mangelnde Wartung (wie rechtzeitige Erneuerung des Unterbodenschutzes oder der Hohlraumkonservierung) zurückzuführen, als auf wirkliche Schwachpunkte der Fahrzeuge.

Beginnen Sie Ihren Check bei den vorderen Kotflügeln. Die vorderen oberen Ecken rosten von innen nach außen, weil sich hier der von den Vorderrädern hochgeschleuderte Schmutz festsetzt. Wird er nicht re-

gelmäßig bei der Wagenwäsche entfernt, bindet er Feuchtigkeit — und Rostlöcher sind die Folge. Prüfen Sie auf jeden Fall, ob diese nicht schon durch Spachtel oder GFK-Überklebung vertuscht wurden. Gleiches gilt für den Bereich um die Blinkergehäuse und die Löcher der Zierleisten- und Typentafelbefestigung. Werfen Sie im Radhaus auch einen Blick auf die senkrecht an der äußeren Spritzwand nach unten verlaufende Stoßkante, die — vor allem bei Fahrzeugen ohne Schmutzfänger an den Vorderrädern — oft angerostet ist.

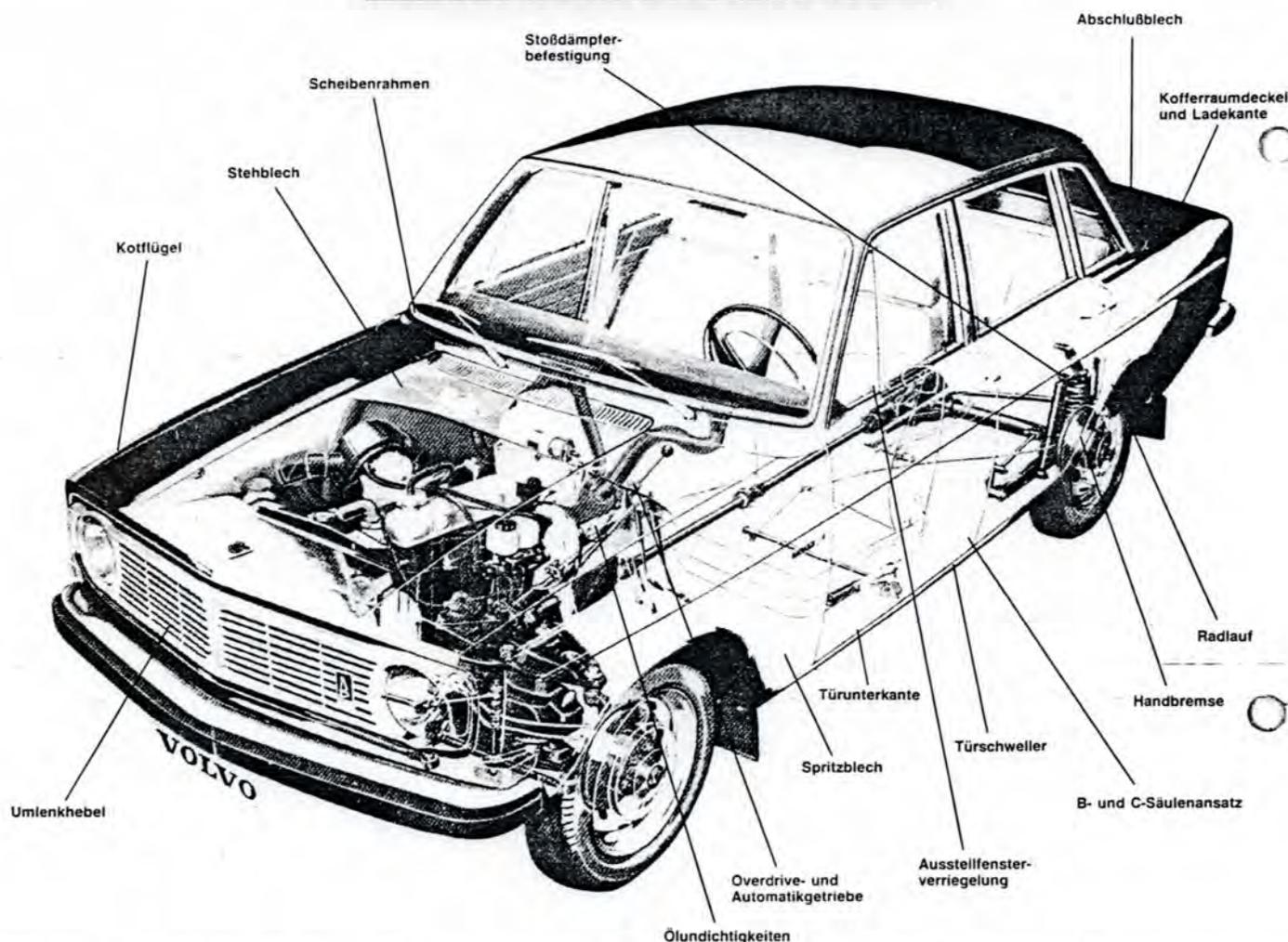
was bei den älteren Aluminiumstoßfängern durch Knicke angezeigt wird.

Gehen Sie nun nach hinten und beginnen Sie mit den Türschweller, die zunächst im unteren Bereich auf ganzer Länge zu rosten anfangen. Besonders schlimm sieht beinahe ausnahmslos das hintere Schwellereck am Übergang zum Radlauf sowie dieser selbst aus. Der B-Säulen-Ansatz (bei Viertürern zusätzlich der C-Säulen-Ansatz) auf dem Schweller leidet fast immer unter Rostansatz oder beginnenden Durchrostungen. Bevor Sie sich der Heckpartie zuwenden,

Bei den vorhergehenden Modellen ist die Heckpartie aus einem Stück, mithin treten hier keine Probleme auf.

Generell sind die Modelle bis Herbst 1972 (mit senkrechten Heckleuchten) vom Karosseriezustand denen danach (mit großen, waagrecht Heckleuchten) überlegen, da man bei den beiden großen Karosseriemodifikationen im Herbst 1972 und 1973 aus Kosten- und Sicherheitsgründen auf überlappende, punktverschweißte Blechverbindungen übergang. Das gilt vor allem für die Reserverad- und Werkzeugmulde im Kof-

## Die typischen Schwachstellen



Nach dem Öffnen der Motorhaube — achten Sie auf Schwergängigkeit — sehen Sie sich die Kotflügelauflage auf den seitlichen Motorraumstehblechen an, sowie die Stehbleche selbst. Klopfen Sie vor allem den Bereich der Haubenscharniere auf Durchrostung ab, besonders dann, wenn die Motorhaube schwer zu öffnen war, und den vorderen Abschluß. In den meisten Fällen ist hier schon geschweißt worden. An der Frontmaske richten Sie Ihr Augenmerk auf die unteren Falze im Bereich der Auflage auf die Rahmenlängsträger. In gravierenden Fällen sind die Träger von oben durchgerostet. Bei den neueren Modellen mit Sicherheitsstoßstangen sollten diese gerade sitzen. Alles andere weist auf Unfälle hin,

untersuchen Sie die Türen: Türunterkanten und Schlösser sowie beim letzten Modelljahrgang den oberen Türtrand unter den Abdeckzierleisten des Fensterschachtes. Am Wagenende schauen Sie sich zunächst den Kofferraumdeckel an. Meist leidet er unter Kantenrost, wie auch die unter einem Aluminiumprofil verdeckte Ladekante. Bei den letzten Modellen ist der Zwischenraum zwischen Stoßstange und Karosserie mit einem verstärkten Gummiprofil verkleidet, das von unten in den punktverschweißten Übergang zwischen Heck- und Abschlußblech „eingeklippt“ ist. Und genau dieser Bereich, an dem die beiden Bleche aufeinanderstoßen und der durch die Clips verdeckt ist, muß auf Rost untersucht werden.

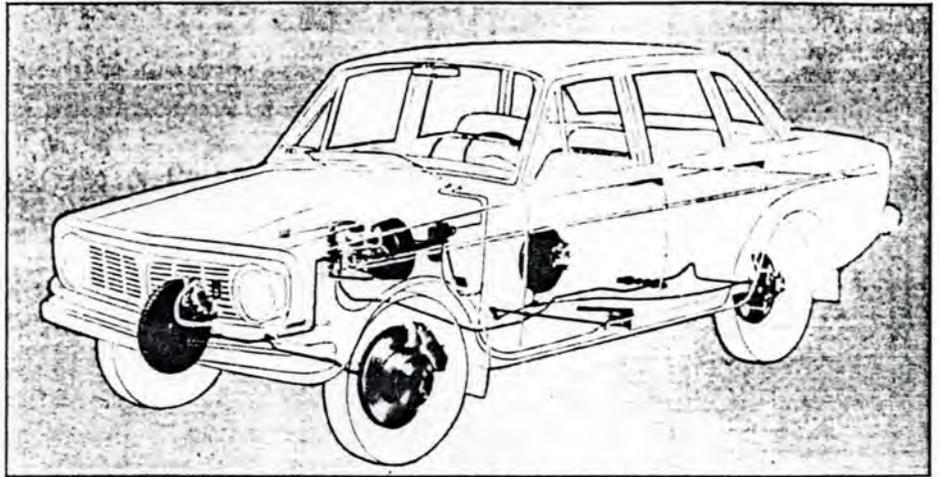
ferraum und deren Übergang zum hinteren Kotflügel sowie zum Radhaus. Vom Kofferraum aus sehen Sie auch am ehesten den Zustand der hinteren Stoßdämpferbefestigung. Von außen ist nämlich ein fächerförmiges Verstärkungsblech, das nach unten in die obere Stoßdämpferbefestigung mündet, auf den inneren Radkasten aufgeschweißt. Dazwischen sammelt sich Feuchtigkeit, und zuerst rostet das innere Blech zum Kofferraum kurz hinter der Rücksitzbank weg. Wasser im Kofferraum, das sich meist um den mit einer Preßspanplatte verdeckten Tankausschnitt (außer beim Modelljahr 1974 mit über die Hinterachse versetztem Tank) sammelt, ist die Folge. Es kann aber auch von einer undichten

Heckscheibe (das Gummiprofil ist dann meist in den Ecken eingerissen) oder von abgerutschten oder eingerissenen Entwässerungsschläuchen des hinteren Fahrgastraum-Entlüftungskastens unter der Heckscheibe herrühren.

Bleiben wir bei den Scheiben. Die Windschutzscheibe ist eingeklebt und unter dem den Karosserieabschluß verdeckenden Zierrahmen rostet es vor allem um die Befestigungsklammern. Sie erkennen das an punktuelltem Rost, der unter der Zierleiste herausquillt. Eine andere Scheibe, das Ausstellfenster der vorderen Türen, leidet fast immer unter abgerissenen Feststellhebel, der auf die Scheibe lediglich aufgeklebt ist.

Während die Limousinen ab Anfang der siebziger Jahre im belgischen Volvo-Werk aus schwedischen Bausätzen montiert wurden (Volvo umging so die hohen EG-Einfuhrzölle), kamen die Kombi-Modelle im Jahr 1966 aus Göteborg. Für das schwedische Raumwunder gelten die gleichen Kriterien wie für die Limousinen, wobei die Heckklappe besonders zu untersuchen ist. Die oberen Befestigungsscharniere, der Scheibengummifalz und die Unterkante der Klappe sowie deren Feststellmechanismus sollten auf jeden Fall immer geprüft werden.

Die Bodengruppe der 140er-Serie ist fast immer im Vergleich zur übrigen Karosserie



Das Zweikreis-Bremssystem war 1966 eine Sensation. Jeder Bremskreis wirkt auf beide Vorderräder, wo Vierkolben-sattel installiert sind, und auf ein Hinterrad. Bremskraftverstärker und Bremskraftregler für die Hinterachse sowie eine auf Druckdifferenz reagierende Warnanzeige komplettierten die Anlage.

in erstaunlich gutem, rostfreiem Zustand. Gelegentlich können Durchrostungen der vorderen Querverstärkung des Rahmenlängsträgers auftreten, was aber nicht als typisch anzusehen ist und nur bei im Gesamtzustand schon sehr schlechten Fahrzeugen auftritt.

Da Sie kaum Fahrzeuge finden werden, die an allen beschriebenen Stellen mängelfrei sind, hängt der Kauf entscheidend vom Umfang der für die Erhaltung notwendigen Schweißarbeiten, ihrem eigenen Können, dem Preis und vom Zustand der Mechanik ab.

## Mechanik und Elektrik

Von der Mechanik sind 140er Volvos einfach und robust — für viele, die sich mit der Größe abfinden können, die idealen Autos für den Einstieg ins Schrauberhobby. Es gibt nur wenige Fahrzeuge gleichen Alters, die auch heute noch mit ähnlicher Zuverlässigkeit ganzjährig gefahren werden können.

Da der Tachometer — aus gutem Grund — bis 999.999,9 km anzeigt, kann man sich in den meisten Fällen auf die Verkäuferangabe verlassen, es sei denn, daß das Kombi-Instrument komplett ausgetauscht wurde.

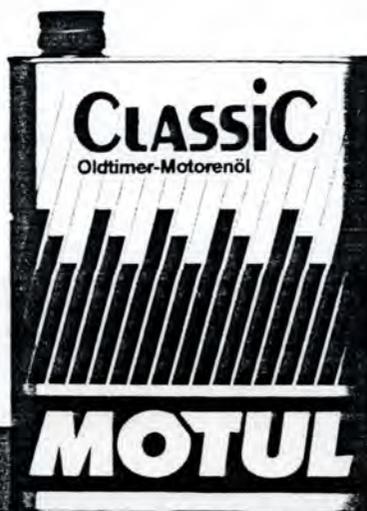
## MOTUL MOTOR OIL. CLASSIC. Das Programm für klassische Automobile und Motorräder.

### MOTUL CLASSIC Oldtimer-Motorenöl Spezial-Einbereichsöl SAE 40

Einbereichsöl mit hoher Schmierfähigkeit. Mit zusätzlichen Additiven gegen Verschleiß. Greift Buntmetalle und Dichtungen nicht an.

### MOTUL CLASSIC Oldtimer-Getriebeöl SAE 90

Mildlegiertes Hochdruck-Getriebeöl für Schaltgetriebe, die keine Hypoidverzahnung haben. Mit verschleißmindernden Wirkstoffen.



### MOTUL CLASSIC

Klassisch und doch neu — die Classic-Spezialitäten von MOTUL! Speziell abgestimmt auf die Anforderungen und Wechselintervalle älterer Motor- und Getriebekonstruktionen sowie deren verwendete Materialien.

Informationen und Fragen — von und an:

**MOTUL Mineralölvertriebsges. mbH**  
Rolshover Straße 233 · 5000 Köln 91  
Telefon (02 21) 8 30 10 44

**Ihr Motor und MOTUL CLASSIC — auf gute Zusammenarbeit!**

Rechnen Sie damit, daß die meisten der angebotenen Fahrzeuge bereits zwischen 150.000 und 300.000 km gelaufen sind. Normalerweise sind 200.000 bis 250.000 km für die Volvo-Stoßstangenmotoren kein Problem. Lediglich die ab Herbst 1973 produzierten Maschinen neigen z.T. schon früher zum Exitus (Lagerschäden).

Achten Sie zunächst auf Ölundichtigkeiten des Motors: vorn am Steuergehäusedeckel, hinten an der Kurbelwelle (Kupplungsglocke und Getriebe sind ölverschmiert), am Ventildeckel und an der Benzinpumpe. Nach dem Anlassen werden Sie merken, daß diese Motoren bei hohen Laufleistungen in der Regel nicht leise sind: Meist kommen Geräusche vom Ventiltrieb und von den Stirnrädern, obwohl das Nockenwellenrad aus Novotex ist. Bei nicht korrektem Ventilspiel und ab einer gewissen Laufleistung ist das normal. Nicht normal ist aber Klappern, das aus der Ölwanne zu kommen scheint; es weist auf ausgeschlagene Kolbenbolzen hin. Nach der Abnahme des Öleinfülldeckels sollte Ihnen auch keine Öltrauchsäule entgegenbläuen, was auf verschlissene Kolbenbohrungen hinweist. Bläuen aus dem Auspuff beim Gaswegneh-

men zeigt defekte Ventilschaftdichtungen oder ausgeschlagene Ventilführungen. Achten Sie bei warmem Motor auf runden Leerlauf. Vor allem bei den Zweivergasern neigen die Drosselklappenwellen der Vergaser und die Düsenstöcke zum Ausschlagen, besonders die der bis 1970 eingebauten SU-HS-6-Vergaser (erkennbar an den neben dem Vergasergehäuse befindlichen Schwimmerkammern), während die

Stromberg- und SU-HIF-6-Vergaser eher Einstellungsprobleme haben. Das gilt auch für die Einvergaserversionen: Während die beim 1,8-Liter-Motor verwendeten Vergaser noch problemlos justiert werden können, haben die B-20-Maschinen schon Abgas-Vergaser, die nur mit Spezialwerkzeug einzustellen sind. Abgas-Mängel sind daher bei diesen Motoren ein bekanntes ASU-Problem. Bei den Einspritz-Motoren sollten vor allem die Ventilsitze dicht sein, der

Leerlauf kalt sowie warm stabil und ganz gleich in welchem Betriebszustand einwandfreies Starten möglich sein. Wie alle anderen Hersteller auch, hatte Volvo Härtingsprobleme beim Übergang von geschmiedeten auf gegossene Nockenwellen. Abgelaufene Nocken werden Ihnen bei der Probefahrt zunächst wie ein Loch beim Beschleunigen begegnen, während bei hohen Drehzahlen der Motor wie zugeschnürt (Symptom ähnlich wie Spritmangel) wirkt. Ist zudem noch Schütteln im Leerlauf vorhanden, sollten sie (bei stehendem Motor) den Ventildeckel abnehmen und — während sie den Motor von Hand durchdrehen — die Kipphebel auf gleichmäßigen Hub beobachten. Ist der Ventildeckel zudem innen mit einer milchig-klebrigen Masse überzogen, weist das entweder auf viel Kurzstreckenverkehr oder Kühlwasser im Öl hin. Die frühen S-Modelle hatten einen Wärmetauscher-Ölkühler, der unter dem Auspuffkrümmer zwischen Torblock und Ölfilter eingebaut wurde. Da

## Aus dem MARKT-Clubadressen-Verzeichnis\*

### Bremer Volvo-Club

G. Monsees, Am Kindergarten 2  
D 2805 Stuhr 1

### 1. Münchner Volvo Club

Matthias Riecker, Großhesseloher Str. 18  
D 8000 München 71

\* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 700 Eintragungen) erscheint zweimal jährlich, und zwar im April- und im Oktober-Heft.

*Gesamt: 0,935 %*

## Beim Kraftfahrt-Bundesamt

### gemeldet:

**2945 Fahrzeuge**  
vom Typ Volvo P 142

**589 Fahrzeuge**  
vom Typ Volvo P 142 S

**4310 Fahrzeuge**  
vom Typ Volvo P 144

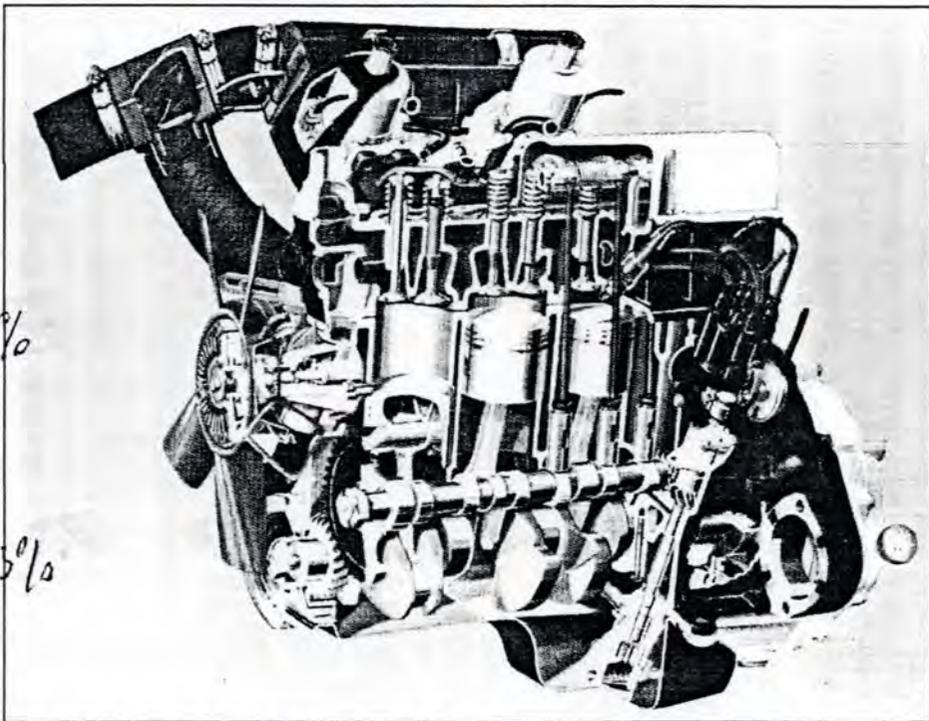
**1663 Fahrzeuge**  
vom Typ Volvo P 144 S

**697 Fahrzeuge**  
vom Typ Volvo P 144 GL

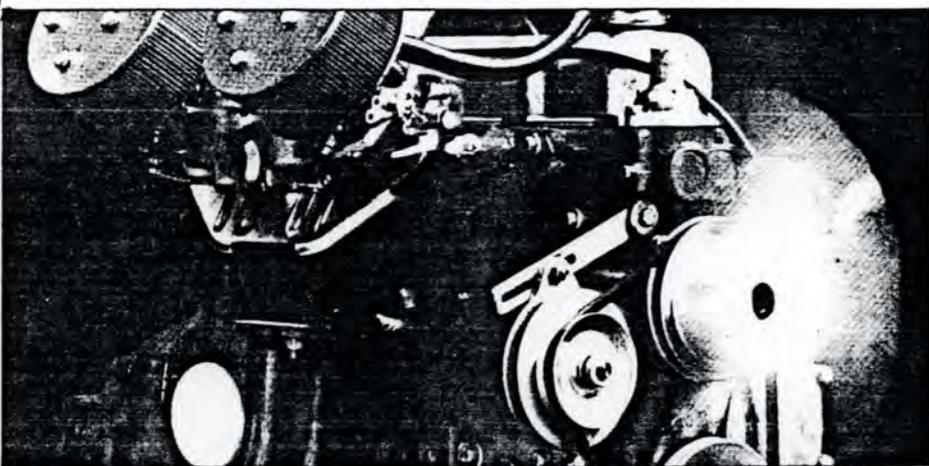
**1069 Fahrzeuge**  
vom Typ Volvo P 145

Stichtag: 1. Juli 1987

Diese Zahlen beinhalten alle zugelassenen bzw. nicht länger als 1 Jahr stillgelegten Exemplare in der Bundesrepublik Deutschland.



Langlebig und robust: Der Volvo-Stoßstangenmotor, hier die 100-PS-Version mit doppelten SU-HIF-6-Vergasern, hat allerdings öfters Undichtigkeitsprobleme an den Kurbelwellenausgängen.



Die Sportmotoren, im Bild die frühe 1,8-Liter-Version mit doppelten SU HS 6, wurden oft getreten: Kolbenbolzen, Stirnräder und Ventiltrieb verschaffen sich dann Gehör.

das Öl darin vom Kühlwasser gekühlt wurde und dieser Ölkühler zu inneren Undichtigkeiten neigt, führt das oft zu Ölflocken in der Kühlfüssigkeit.

Während die Standard-Viergang-Getriebe außer leichten Undichtigkeiten keine Probleme aufgeben (außer, daß die Schalthebelmanschette einreißt), neigen die mit zuschaltbarem Laycock-Overdrive ausgerüsteten Getriebe weitaus häufiger zu Undichtigkeiten. Achten Sie bei der Probefahrt auch darauf, daß der Overdrive sich nur im vierten Gang zuschalten läßt und einwandfrei ein- und ausschaltet.

Bei BW-35-Automatik-Getrieben kommen Undichtigkeiten noch häufiger vor, besonders in Verbindung mit den leistungsstärksten Motoren. Achten Sie hier auf sauberes Hoch- und Zurückschalten. Ein Schwachpunkt der Automatik-Getriebe ist der Kick-down-Zug, der an der Verbindung zum Gasgestänge an der Spritzwand im Motor zum Spleißen neigt. Zum Erneuern muß der bleischwere Schaltautomat fast ausgebaut werden. An der Kardanwelle achten Sie auf spielfreie Kreuzgelenke und darauf, daß die Gummimanschette des Mittellagers nicht durch Öl morsch geworden ist.

Das Hinterachsdifferential sollte dicht und die Buchsen der Aufhängung in Ordnung sein sowie die Federn der Hinterachse sich nicht gesetzt haben. Gleiches gilt auch für die Vorderachse, wo zudem noch die Tragelenke und Spurstangen auf dichte Manschetten zu überprüfen sind. Sehen Sie sich vor allem den Umlenkhebel an, der oft ausgeschlagen ist. Probleme mit der Bremsanlage (wie von außen abgerostete Bremscheiben und einseitig oder überhaupt nicht funktionierende Handbremse) sind fast immer auf Wartungsmangel zurückzuführen. Gleiches gilt für die oftmals marode Auslage, die zu ersetzen dem Vorbesitzer zu teuer war.

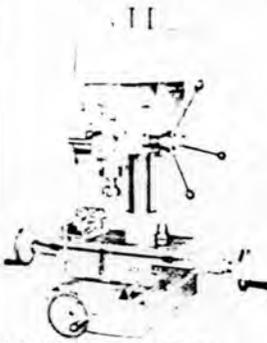
Lassen Sie sich vom Verkäufer auch nichts

## EDER<sup>®</sup>-Maschinen München

EDER-Bohr-Fräsmaschinen  
Typ F 20/F 30

EDER-Tisch- und  
Säulen-Bohrmaschinen

EDER-Präzisions-Leit- und Zugspindel-  
Drehmaschinen Typ G 3061 und G 3091



Lieferprogramm:

Bohrmaschinen

Drehmaschinen

Fräsmaschinen

Schleifmaschinen

Bandsägemaschinen

Schweißgeräte

Kompressoren

# EDER<sup>®</sup> Maschinen

EDER<sup>®</sup>-Maschinen  
Maschinenhandel GmbH  
Frankenthaler Str. 25  
D-8000 München 90

Fernruf (089) 68 31 78 + 68 31 61

Bitte fordern Sie unseren kostenlosen Gesamtkatalog an.

über die tolle Zusatzausstattung erzählen: Volvos sind nämlich in vielen Modellen serienmäßig reichhaltig ausgestattet. So besitzen die GL-Modelle immer Metallic-Lack, Stahlschiebedach, Leder-Innenausstattung, 5,5-Zoll-Felgen, Overdrive-Getriebe und Colorverglasung. Womit wir schon beim Innenraum sind: Überprüfen Sie zunächst alle Schalter und Hebel auf Funktion (vergessen Sie nicht die verstellbare Kreuzstütze) und achten Sie auch auf den Sitzkomfort. Aufgrund der hohen Laufleistungen sind nämlich die Sitze oftmals durchgesehen und — bei Lederausstattung — die Nähte aufgerissen. Und erst jetzt sollten Sie mit dem Verkäufer über den Preis reden.

### Preise und Teile

Volvos der 140er-Serie sind noch günstig zu erwerben. Als Obergrenze für wirklich gute

Exemplare im Originalzustand werden höchstens DM 3000,-, für die sehr gesuchten Kombis bis DM 6000,- gezahlt. Aufpreise werden höchstens für sportliches Zubehör wie den Original-Rundinstrumentensatz oder Tiefbettfelgen verlangt — ob sie gezahlt werden, ist Ihre Sache.

Erfreulich ist die Ersatzteilversorgung, denn Volvo hat noch fast alles vorrätig, wenngleich die Lieferung manchmal ein paar Tage dauern kann. Da es aber mittlerweile einige freie Händler gibt, die sich neben den Klassikern von Volvo auch auf die 140er-Serie spezialisiert haben, sollte das kein Problem sein. Vorausgesetzt, sie haben ein gutes Exemplar gekauft, wird ihr Volvo es Ihnen auch durch Robustheit und Zuverlässigkeit danken.

Walter Wolf / Günther Ulfik

## Technische Daten: Volvo 140

	B-18-Motor	B-20-Motor
<b>Motor</b>	Vierzylinder-Viertakt-Reihen-Motor; wassergekühlt; untenliegende Nockenwelle; hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle	
<b>Hubraum</b>	1778 ccm	1986 ccm
<b>Bohrung x Hub</b>	84,14 x 80 mm	88,9 x 80 mm
<b>PS bei U/min</b>	75 bei 4500 100 bei 5500	Vergaser: 82 bei 4700 90 bei 5300 95 bei 5300 100 bei 5500 Einspritzer: 115 bei 6000 120 bei 6000 124 bei 6000
<b>Getriebe</b>	Viergang; Viergang mit Overdrive; Automatik	
<b>Karosserie</b>	Selbsttragend	
<b>Vorderrad-Aufhängung</b>	Einzelradaufhängung an doppelten Dreieckslenkern, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern; Querstabilisator	
<b>Hinterrad-Aufhängung</b>	Starrachse an doppelten Schubstreben geführt, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer; Panhardstab	
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	Limousine: 4640 x 1735 x 1455 mm (bis 1973); 4780 x 1710 x 1460 mm (ab 1973) Kombi: 4640 x 1735 x 1465 mm (bis 1973); 4780 x 1710 x 1470 mm (ab 1973)	
<b>Bauzeit</b>	1966 bis 1968	1968 bis 1974
<b>Stückzahlen</b>	Volvo 142: 412.986; Volvo 144: 523.808; Volvo 145: 268.317. Insgesamt: 1.205.111	