



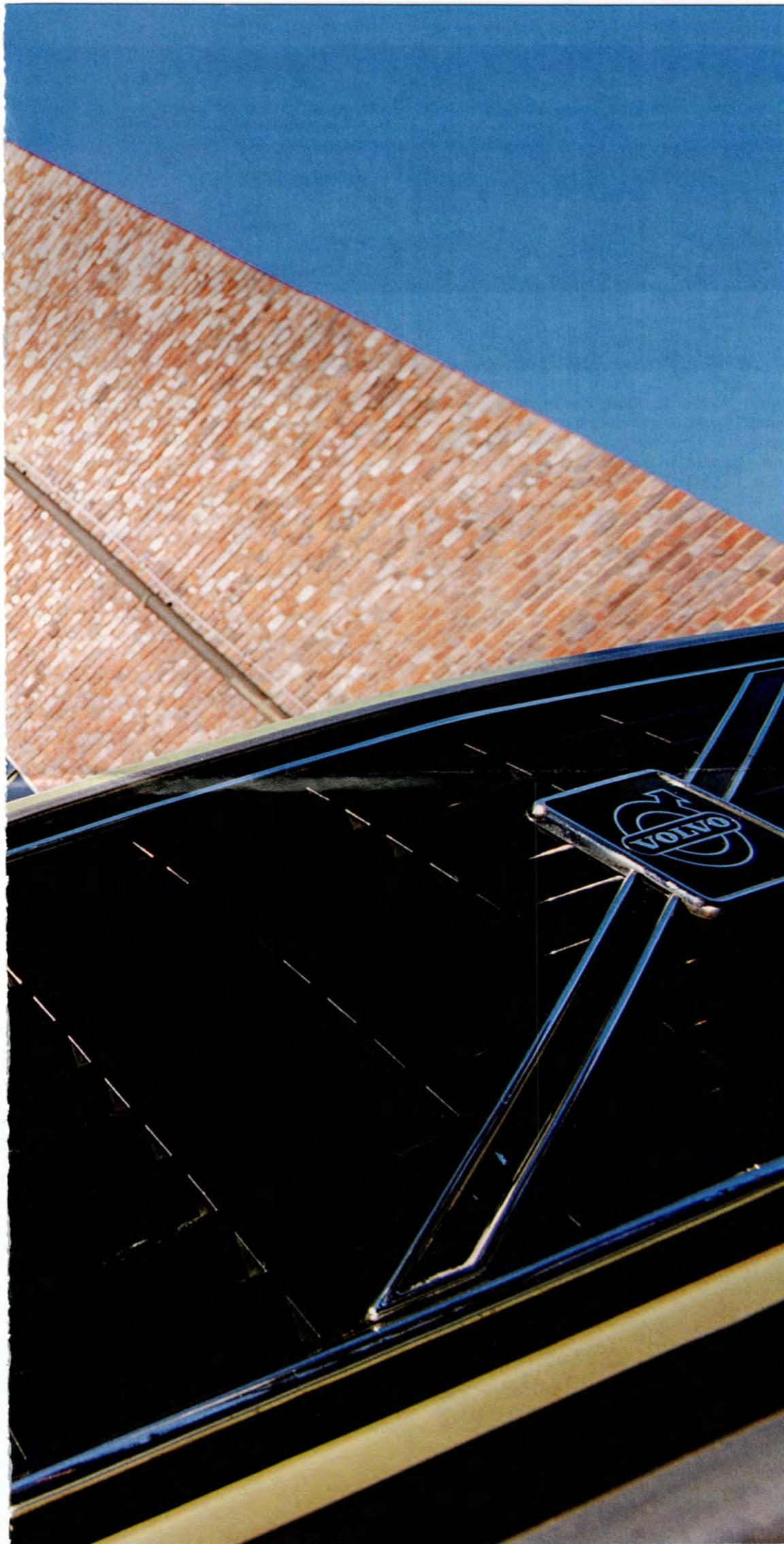
Langzeitstudie

Youngtimer Volvo 245 DL

Er gilt als unverwüchtlich, der markante Steilheck-Station aus Schweden. Langlebigkeit und Bescheidenheit prägen seinen Charakter. Gute 18 Jahre war er im Programm, der Kult-Kombi, der viel zu geben hat und außer etwas Pflege wenig nimmt.

Text: Alf Cremers,
Fotos: Uli Joß





Ich sehe die Briefe erzürnter Enthusiasten schon vor mir. „Hättet ihr nicht einen besser erhaltenen und absolut originalen Volvo 245 DL finden können, wo bleibt der Anspruch von Motor Klassik“, lauten die Vorwürfe. Ich gehe in die Offensive, liefere die Kritikpunkte sofort: Unterschiede im Lackkleid des Pastelltons „Hellgrün 123“, ausgebleichene Kennzeichen, Scheinwerferrahmen vom 78er, fehlender Schriftzug „245 DL“ unten rechts auf der Heckklappe, Volvo-Schriftzug gegenüber fehlt, GL-signiertes Lenkrad vom Modell 1980, Schalthebelknopf mit Overdrive-Taste vom 81er, nachgerüstetes Niveaulift-Manometer auf der Mittelkonsole und nicht vorhandene Typen-Embleme „245 DL - 2.1“ auf den Vorderkotflügeln.

Ich wusste das und erwähnte ihn trotzdem - vorsätzlich. Ich habe der Versuchung widerstanden, die Teile noch schnell bei Wagner & Günther zu bestellen, sie mit heißer Nadel draufzuheften oder auszutauschen.

Denn der im September 1976 zugelassene Volvo 245 DL, verkörpert wie kein anderes Exemplar meilenweit den aufrechten Charakter und die Tugenden des großen Volvo Kombi. Er ist der Archetyp dieser Spezies - unkaputtbar, echt und recht.

Er lebt sich authentisch, gibt sich trotz ein paar harmloser Abwandlungen und Versäumnisse so unverfälscht wie das Tachometer-Zählwerk, das gerade 517 645 Kilometer anzeigt. Still going strong. Eine gut eingeschenkte halbe Million also - nicht faltenfrei, aber bei guter Gesundheit überstanden. Bei 380 000 war es einmal kritisch, da ist er dem Shredder-Tod von der Schippe gesprungen. Die Organspende eines gebrauchten Aggregats half ihm wieder auf die Räder.

Besitzer Rainer Klink hält seinem mintgrünen Kombi seit dem Kauf aus erster Hand im Jahr 1983 die Treue. Der Inhaber eines Tübinger Omnibus-Unternehmens und Mentor des Boxenstop-Museums liebt altes Spielzeug und alte Autos. Am liebsten altes Auto-spielzeug, sein Museum ist voll davon.

Fast alles was drinsteht, hat er mit dem Volvo geholt, das verbindet. Die Märklin-Eisenbahnen und Blech-Rennwagen aus den dreißiger Jahren in Kisten im Laderaum, die Shell-Zapfsäule passgenau liegend, den Porsche Carrera 6, den Maserati 4 CL und den MG TD auf dem Tandem-Trailer hintendran. Der Rauminhalt von 2,15 Kubikmeter und eine Anhängelast von 1500 Kilogramm, per Sondergenehmigung auf 1800 Kilo steigerungsfähig, laden zum Beladen ein.

Die GT-Leichtmetallräder sind Originalzubehör und stehen dem Wagen sehr gut



Der Schaltknopf mit Druckknopf wurde nachgerüstet. Zuvor löste der elektrische Overdrive per Schiebeschalter aus



Das Steilheck sorgt für optimale Raumausnutzung und gibt dem Wagen formal die besondere Note



Über 400 000 Kilometer kamen in der Zeit zusammen. Klink saß umgerechnet monatelang im Auto. Das schafft eine ganz besondere Intimsphäre zwischen Wagen und Fahrer. Da kommt man sich wie ein dreister Eindringling vor, wenn man auf dem leicht abgeschabten Fahrersitz Platz nimmt, den mit After Shave parfümierten Gurt anlegt und die Dose Drops Marke „Smith & Kendoms“ vom Getriebetunnel ins Handschuhfach legt, damit sie nicht herumkullert, während ich für den Fotografen im Kreis fahre. Er will den markanten Kuhfängerbug des 245 mit dem Extremweitwinkel plakativ inszenieren.

Am liebsten möchte man nichts anrühren, auch nicht die vielen Utensilien in der ausgeleierten Türtasche, die Straßenkarten, die abgewickelten Pfefferminzrollen, den leeren Türschloss-Enteiser. Es ist wie Blumengießen in der fremden Wohnung. Dieser halbe Kilometer-Millionär ist genau der Richtige, um dem Mythos Volvo Kombi auf die Spur zu kommen.

Der Volvo 245 ist ein funktionales Werkzeug. Das kommt schon im weitgehenden Verzicht von Design zum Ausdruck. Volvo-Chefstylist Jan Wilsgaard arbeitete früher als Bildhauer, aber eine Skulptur wie der kultig verehrte Schneewittchensarg, der Sport-Kombi P 1800 ES, ist der 245 beileibe nicht.

Er unterwirft sich konsequent dem nüchternen Lastenheft, angefangen von den Sicherheitsstoßstangen, die der wichtigste Volvo-Exportmarkt USA 1974 forderte, bis hin zu den Fondtüren, die wie beim Vorgänger unverändert von der Limousine stammen und zu einem seltsamen Bruch

in der Dachlinie führen. Wilsgaard hatte vergeblich interveniert.

Volvo-Vorstand Gunnar Engellau bestand auf dem bewährten, Kosten sparenden Baukastensystem. Denn der 245 ist vor

HISTORIE

1962: Debüt des ersten Volvo-Familien-Kombi vom Typ 220 auf Amazon-Basis, der Vorgänger Duett (PV 210) war eher ein Lieferwagen.

1967: Der Volvo 145 wird vorgestellt. Als Grundlage dient optimierte Amazon-Technik, jedoch mit vollkommen neu entwickelter, geräumiger Sicherheitskarosserie, Motor B 18/ B 20.

1974 bis 1993: Neues Modell 245 mit OHC-Motoren und Federbein-Vorderachse. Ab 1983 240 GL oder GLT genannt, auch mit Turbolader.



Große Kombiwagen haben bei Volvo eine lange Tradition: 221 von 1962, 145 von 1967 und ein 240 GL von 1986



dem hinter der A-Säule immer noch ein 145 - bis auf den neuen OHC-Querstrommotor, die neue McPherson-Vorderachse und die neu gestaltete Frontpartie nach dem Vorbild der Volvo-Sicherheitsstudie VESC von 1972. Diese modern gestaltete Karosserie sollte ursprünglich die 140er-Baureihe radikal ersetzen. Doch Engellau entschied sich vehement dagegen: „Zu früh, zu gewagt, zu teuer!“

Die Türen blieben, bis 1993 endgültig die letzte 240 Kombi-Variante Classic aus dem Programm genommen wurde. In der Autolandschaft der frühen Neunziger wirkte sie wie ein Fossil. Zum Schluss gab es nur noch zwei Motorversionen, den 2,3 Liter großen Kat-Benziner und den 2,4-Liter-Sechszylinder-Diesel von Volkswagen. In den fast 19 Jahren seiner Bauzeit hat der 245 unzählige Modellvarianten und Pflegemaßnahmen durchlebt.

Zunächst 1974 als 245 DL präsentiert, gesellte sich ein Jahr später der Sechszylinder 265 DL hinzu, aufgewertet durch den 2,7-Liter-PRV-Europa-Motor. Den Einspritz-Vierzylinder B 21 E mit 123 PS gab es ab 1978 im 245 DLI. Der VW-Sechszylinder-Diesel mit 82 PS (D 24) hielt 1979 im 245er Einzug, im gleichen Jahr ersetzten die Göteborger die glupschigen Kuhaugen durch quadratische Scheinwerfer.

1980 wurden das Programm neu geordnet und die Ausstattung aufgewertet - aus DL wurde GL. Ein Jahr später, 1981, verschwanden die klobigen Stoßstangen und wichen nun einem lieblicheren Antlitz mit besser proportionierten Rechteckscheinwerfern.



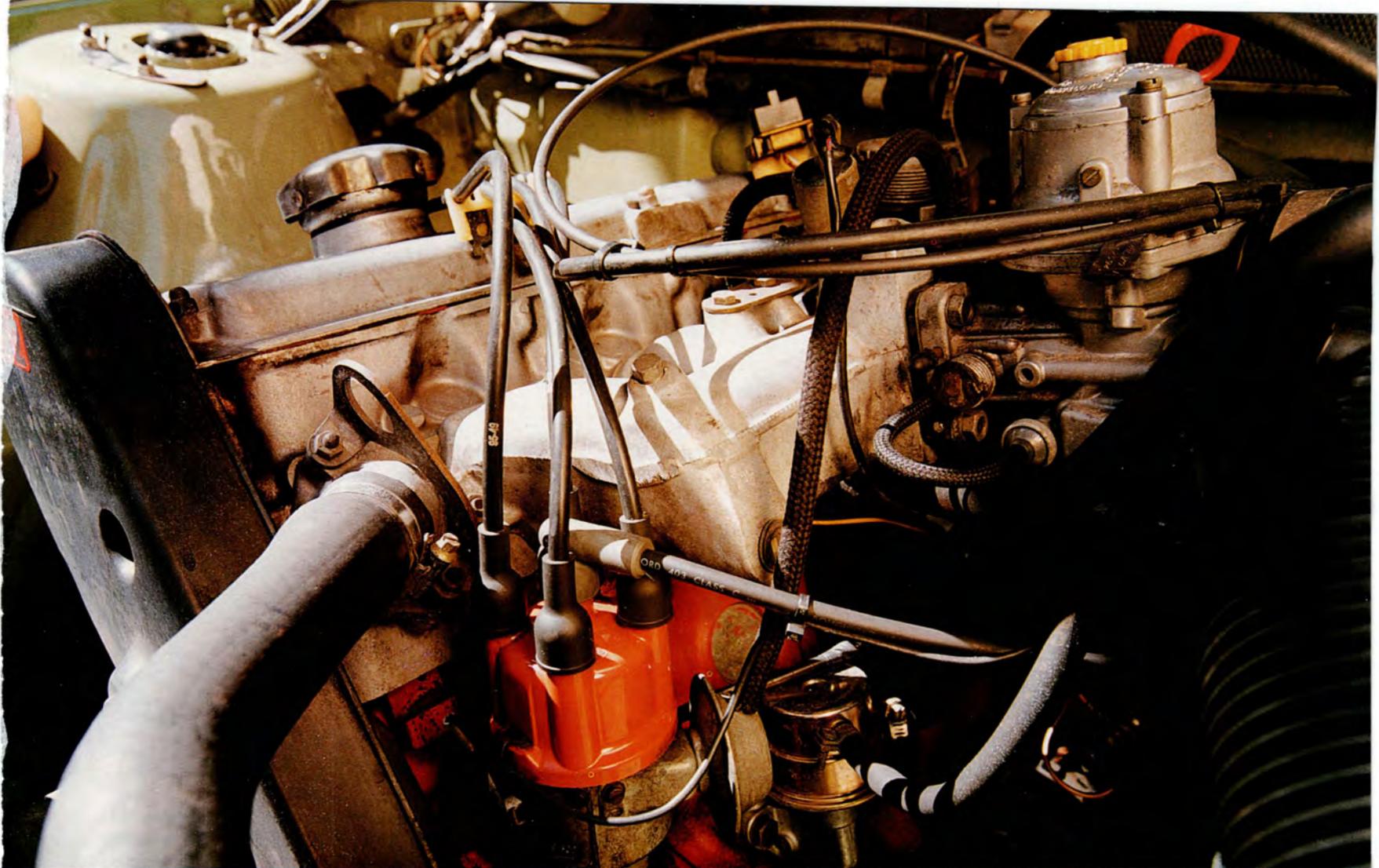
Eigenwillig wirkt heute die hohe, betont kantig profilierte Gürtellinie des 245



Späteres GL-Lenkrad mit Prallplatte, Drehzahlmesser als Extra. Die Zahnstangenlenkung verzichtet auf Servohilfe



In den dicken Geldschranktüren mit Sicherheitsgriffen stecken Stahlrohre als Seitenaufprallschutz



Der modern konzipierte, 20 Grad geneigt eingebaute OHC-Motor ist ein unspektakulärer, braver Geselle. Zu seinen Tugenden zählen Elastizität und Langlebigkeit. Dafür dreht er nicht besonders gern über 4500 Touren und wird über 120 km/h recht laut. Ein Zenith-Stromberg-Horizontalvergaser versorgt ihn mit Superbenzin



„Er ist ein treuer Freund, wie ein Hund auf vier Rädern. Nur einmal blieb ich liegen“

Rainer Klink über seinen Volvo 245 DL



Der Blick aufs markante Profil zeigt, dass die hinteren Türen die gleichen sind wie bei der Limousine, deren Rahmen sich nach hinten sanft verjüngen

Der luxuriös ausgestattete 245 GL T - T wie Touring - ersetzte den 245 GLI. Das Kapitel Volvo 245 endete mit dem Modelljahr 1983. Der Kombi hieß nun einfach 240. Es gab ihn jetzt auch in einer Express-Version als 240 Turbo mit markanten Fünfstern-Alu-Rädern. Der von einem Garrett-Turbolader befeuerte biederere B 21 E leistete 155 PS und machte damit dem kultivierten, aber etwas behäbigen Sechszylinder 260 arge Konkurrenz.

In just diesem Jahr erwirbt Rainer Klink seinen grünen Kombi, gepflegt, siebenjährig, mit knapp 80 000 Kilometern auf der Uhr. Es ist der Beginn einer langen Freundschaft. Obwohl die Beziehung zu dem Auto immer inniger wird, wird er nicht gehätschelt. Dafür sind Klink und der Volvo einfach zu oft auf der Straße, die Museums-Pretiosen fordern ihren Tribut.

Gemacht wird das, was sein muss, in der eigenen Omnibuswerkstatt. Für übertriebene Kosmetik fehlt die Sentimenta-

DATEN & FAKTEN

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor (B 21 A), per Zahnriemen getriebene oben liegende Nockenwelle, Hubraum 2127 cm³, Bohrung x Hub: 92 x 80 mm, Verdichtung 8,5:1, Leistung 100 PS bei 5250/min, max. Drehmoment 170 Nm bei 3000/min, 5-fach gelagerte Kurbelwelle, ein Zenith-Stromberg-Horizontalvergaser 175 CD2SE.

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Vierganggetriebe mit elektrisch zuschaltbarem Overdrive, auf Wunsch Borg Warner 55 Getriebeautomatik.

Karosserie/Fahrwerk: Selbsttragende Karosserie, Dreiecksquerlenker, McPherson-Federbeine, Querstabilisator; hinten Starrachse an Doppel-Längsschwingen, Panhardstab, Kurvenstabilisator; Niveauregulierung, Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen rundum, Reifen 185 SR 14.

Maße und Gewichte: Länge x Breite x Höhe 4900 x 1710 x 1460 mm, Radstand 2640 mm, Gewicht 1325 kg, Zuladung 575 kg.

Fahrleistungen/Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit 160 km/h, Beschleunigung 0 bis 100 km/h in 14,5 s, Verbrauch 13,5 l/100 km.

lität. Es entwickelt sich im Lauf der neunziger Jahre eine „Rolling Restauration“. Rost ist durchaus ein Thema, Radläufe und Kotflügel wurden schon ausgetauscht, eine Teillackierung durchgeführt. Und einmal ist der Kupplungsseilzug gerissen.

Wie fährt sich so ein Gebrauchs-Youngtimer mit einer halben Million auf dem Tacho? Etwas rau, aber sehr herzlich, very british. Steiles Lenkrad, knochentrockene Schaltung, direkte Verbindung mit der Straße, pur und ungefiltert, keine verweichlichende Servolenkung, die aber direkt agiert. Der Mini-Wendekreis von 9,60 Meter ersetzt die Hydraulik, die Vorderachse knarzt wie die Holzdielen im Fachwerkhäus. Das Gehäuse arbeitet spürbar, die Federung ist steif, schließlich braucht sie noch Reserven für zwei Tonnen. Der Motor murmelt verlässlich.

Das brave Arbeitspferd hat etwas Zierat verdient. Wir bestellen die Embleme, pünktlich zum Mittsommernachtsfest. ◀



Die US-Stoßstangen-Vorschriften erzwangen das Facelift mit der bulligen Nase



Eine Mittelkonsole, funktional wie eine Einbauküche. Das nachgerüstete Manometer überwacht den Niveaulift



Keine Dreiecksfenster mehr – aber große, getönte Außenspiegel im verchromten Gehäuse

Volvo-Automobile glänzen dank robuster Technik, sorgfältiger Lackierung und guter Verarbeitung mit Langlebigkeit. Doch der begründete gute Ruf kennt auch Ausnahmen. Die Jahrgänge 1974 bis 1978 litten unter schlechter Blechqualität. Deshalb gibt es nur wenige frühe 244er und 245er, die überlebt haben.

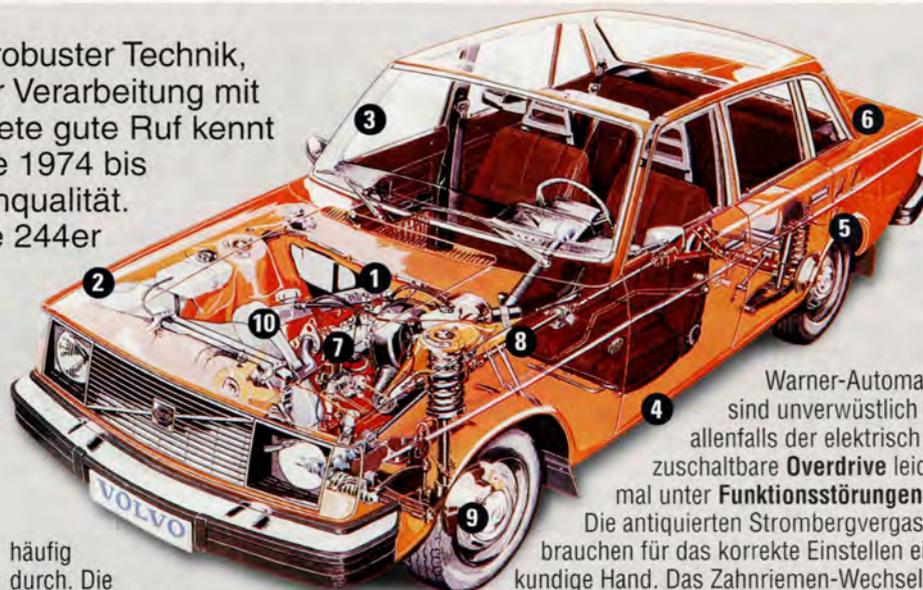
KAROSSERIE-CHECK

- 1 Stehbleche im Motorraum
- 2 Vorderkotflügel
- 3 Windschutzscheibenrahmen
- 4 Türschweller
- 5 Radläufe hinten
- 6 Heckklappe

Gerade die frühen Modelle der 200er-Serie bieten dem Rost reichlich Nährboden. Schuld hat die **schlechte Blechqualität** Mitte der Siebziger. Eine gute Lackierung und Konservierung wiesen die Volvo bereits damals vor. Der Vorderwagen ist an den Kotflügeln parallel zur A-Säule gefährdet, im Motorraum sind **Schraubkanten und Stehbleche** häufig ein Opfer der braunen Pest.

Der Windschutzscheibenrahmen ist oft undicht und von Rostbläschen unterwandert. Sogar die **belüfteten Türschweller** erwischt es gern unterhalb der A-Säule und an den Übergängen zu den hinteren Radläufen.

Endspitzen und die **beiden Reserveradmulden** sind ebenfalls rostgefährdet, beim Kombi rostet die Heckklappe in Griffhöhe



häufig durch. Die Türen sind manchmal anfällig. Achsträger, Federdomme und Bodenbleche rosten selten durch.

TECHNIK-CHECK

- 7 Vergasereinstellung
- 8 Overdrive
- 9 Vorderachse
- 10 Zahnriemen

Die robuste Technik der Volvo 244/245 macht selten Kummer. Auch die neue Motorgeneration mit **Zahnriemen** hält bis 300 000 Kilometer bei regelmäßiger Wartung. Die Getriebe, auch die Borg

Warner-Automatik, sind unverwundlich – allenfalls der elektrisch zuschaltbare **Overdrive** leidet mal unter **Funktionsstörungen**.

Die antiquierten Strombergvergaser brauchen für das korrekte Einstellen eine kundige Hand. Das Zahnriemen-Wechselintervall von 80 000 Kilometern oder alle vier Jahre ist unbedingt einzuhalten.

Typisches Volvo-Problem auch aus früheren Tagen ist die **verschleißfreudige Vorderachse**. Ausgeschlagene Spurstangenköpfe und spröde Gummibuchsen der unteren Querlenker und Stabilisatoren machen das Fahrverhalten schwammig und fallen durch Knarzeräusche bei vollem Lenkradeinschlag auf. Eine defekte **Hardyscheibe** am Kardanwellenlager führt zu lautstarken Vibrationen. Heulende Differenziale sind dagegen selten.

Und speziell beim Kombi geben die **Stoßdämpfer** recht schnell nach, trotz Niveauregulierung. Nachgefertigte Auspuffanlagen halten nicht sehr lange. Die Bremsanlage wiederum ist sehr robust und standfest.

PREISE

Neupreis 1978 19 634 Mark
Wert in gutem Zustand (Note 2),
Volvo 245 DL



Ein früher Volvo 244 ist der ideale Einstiegsklassiker. Selten werden mehr als 2000 Euro für ein gepflegtes Exemplar verlangt. Der begehrtere Kombi 245 kostet einen Tausender mehr, stammt aber so gut wie nie aus pflegeintensiver Rentnerhand. Das Standardmodell 242 mit dem alten 82-PS-Zwei-Liter-OHV-Motor gilt als absolute Rarität.

Die Kombis wurden oft sehr strapaziert – Nutzwert ging meist vor Schönheit. Viele wurden im-

mer wieder über die TÜV-Hürde geschweift. Die Prognose für die 245er und für die späteren 240 Kombi ist gut, das Auto hat wegen seines unverwechselbaren Zweckdesigns eindeutig Kultcharakter. Fast 20 Jahre Bauzeit festigten den Ruf des Evergreens.

ERSATZTEILE *

- ▶ Kotflügel vorn 95 Euro
- ▶ Stoßdämpfer vorn 66 Euro
- ▶ Brems Scheiben vorn 32 Euro
- ▶ Auspuffanlage 166 Euro
- ▶ Wasserpumpe 44 Euro
- ▶ Zahnriemen 51 Euro
- ▶ Radlaufblech 18 Euro
- ▶ Schwellerblech 25 Euro

* Preise: Firma Wagner & Günther, Hamburg

Die Ersatzteilversorgung für frühe Volvo 240 macht keine Probleme. Hier zahlt sich die Kontinuität des Herstellers aus. Spezialisten bieten sie durchweg deutlich

billiger an als Volvo-Händler. Nur Ausstattungsteile wie Türverkleidungen und Original-Sitzbezüge sind inzwischen Mangelware.

SPEZIALISTEN

▶ **Wagner & Günther**, Billwerder Ring 9, 21035 Hamburg, Telefon 0 40/73 47 36-0, Fax 73 47 36 20
www.w-und-g.de

▶ **Auto Technik Buttke**, Am Inzerfeld 72, 47167 Duisburg, Telefon 02 03/58 00 61, Fax 58 37 70

CLUBS

▶ **Volvo Club e.V. Deutschland**, Dieter Hengstwerth, Neuplatzer Weg 18, 42855 Remscheid
www.volvoclubs.de

1. **Volvo-Interessengemeinschaft Ost**, Jörg Lutterop, Postfach 3321, 14750 Brandenburg, Telefon 03 38/80 16 44

Motor Klassik

WERTUNG

Alltagstauglichkeit	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★★☆
Unterhaltskosten	★★★☆☆
Verfügbarkeit	★★☆☆☆
Nachfrage	★☆☆☆☆

TIPP

Wer den ursprünglichen Charme eines frühen Volvo 245 mag, sollte in Schweden, in der Schweiz oder in den Benelux-Ländern nach einem sehr guten Exemplar suchen. Gern auch nach einem 265 mit Sechszylindermotor. Zudem sollte der Interessent prüfen, ob nicht ein leistungsfähigerer und weitgehend rostresistenter 240 GL Kombi ab 1983 die Alternative ist.



FAZIT

Motor Klassik-Redakteur
Alf Cremers

Der rustikale Schwede ist das Auto für alle Fälle. Gebrauchswert und Nostalgiefaktor liegen hoch. Er fährt

sich wie ein Engländer mit seinem raubeinigen Charme. Gut gepflegt hat er das Zeug zum Langzeitauto,

kultig ist er schon jetzt. Die lange Bauzeit ist das einzige Handicap auf dem Weg zum wahren Klassiker.