

Nachgehakt

Nur für echte Fans:
Volvo 244 DL, Baujahr 1975



Doppler & Demmer, 1617, 1617
 244 DL, Bj. 75, orig. 60000, Opt. 3 +, techn. 2,
 VB DM 2350,-
 PV 544, Bj. 62, nebelgrün, B 18, TÜV 10/99, H-
 Zul., absolut alltagstaugl., VB DM 10500,-, Tel.
 Amazon Kombi, Bj. 66 TÜV

Es gibt Autos, die liebt man oder man haßt sie. Dazwischen gibt nicht viel Spielraum. Während sich die Fans mit abgöttischer Verehrung die Glorifizierung des geliebten Vehikels auf die Fahnen schreiben, wenden sich andere Zeitgenossen schauernd und verächtlichen Blickes ab.

Einen ähnlich gelagerten Fall haben wir in Gestalt des Volvo 244 DL, Baujahr 1975, vor uns, der im März für immerhin 2350 Mark offeriert wurde. Beim Design habe ein Ziegelstein Pate gestanden, witzelt die Szene, und in der Tat dürften nur hoffnungslos sachliche Gemüter beim Anblick der Schweden-Limousine in Verückung geraten. Mit Recht werden Fans aber auch auf die sprichwörtliche Solidität und für damalige Verhältnisse außerordentliche passive Sicherheit des Wagens verweisen – sicher mit ein Grund, warum selbst für ältere Volvo in den Gebrauchtwagenlisten noch verhältnismäßig hohe Preise ausgewiesen werden.

Dennoch – ein 2,1-Liter-Benziner ohne Katalysator und jünger als 30 Jahre ist im Augenblick so gut verkäuflich wie Türschloß-Enteiser im Sommer. Der Volvo muß schon etwas bieten, wenn er den verlangten Preis erzielen will. Als wüßte er das, präsentiert sich der kloßige Viertürer dem Nachhaker an einem sonnigen Frühjahrstag. Der Verkäufer ist ein Fami-

lienvater um die Dreißig, der freimütig zugibt, daß es die hohen Unterhaltskosten sind, die ihn nach dreijähriger Nutzung des Wagens bewegen haben, sich schweren Herzens von dem Fahrzeug zu trennen.

Auf den ersten Blick wird deutlich, daß der Wagen dringend eine kosmetische Behandlung benötigt. Nicht nur, daß der wenig attraktive

Armaturen und Bedienelemente weisen nur geringe Gebrauchsspuren auf. Leider ist das Armaturenbrett an der Oberseite gerissen

hellgrüne Lack stark ausgebleicht ist: Rings um das Auto herum reiht sich Kratzer an Delle, nur oberflächlich ausgebessert und nachlackiert. Der Farbunterschied zum hier verwendeten Sprühlack macht deutlich, wie wenig die Originallackierung der Sonne entgegenzusetzen gehabt hat. Einen kraßen Gegensatz dazu bilden die Felgen, die „verkaufsfördernd“ mit strahlend silbernem Lack besprüht sind. Leichtere Blessuren finden sich auch an der Gummiauflage der gefederten, an Autoscooter erinnernden riesigen Stoßstangen. Die Suche nach Rost bleibt dagegen erfreulicherweise bis auf ein paar Bläschen an der Unterseite der Kofferhaube erfolglos. Der Wagen sei ungeschweißt, versichert der Verkäufer stolz, und tatsächlich scheint der Unterboden nach einer – den Umständen entsprechend – oberflächlichen Untersuchung rostfrei und im Originalzustand zu sein. TÜV-abgenommen ist der alte Schwede noch bis zum Jahresende, und der Besitzer kann Belege für erneuerte oder instandgesetzte Aggregate wie Bremsen, Anlasser und Lichtmaschine vorweisen.

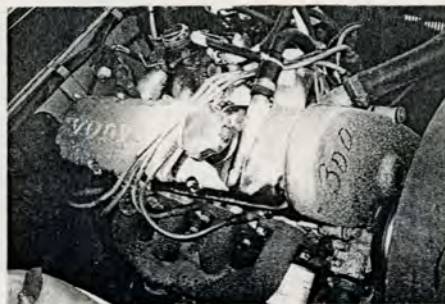
Unter den großzügig dimensionierten Hauben macht der Volvo einen guten Eindruck. Der Kofferraum wirkt beinahe neuwertig, nur die kaputte Abdeckung am rechten Rücklicht stört etwas. Das Arbeitszimmer des Vierzylinder-Triebwerks präsentiert sich aufgeräumt und gibt ebenfalls keinen Anlaß zu größeren Beanstandungen. Die Stoßdämpferdome sind frei von Gammel, nur tief unten im Motorraum, am Übergang von Radhaus zur Kühlerzwischenwand, findet sich minimaler Flugrost.

Die Maschine selbst ist noch keine 100.000 Kilometer gelaufen. Sie springt nach längerer Standzeit mit kurzer, aber nachdrücklicher Aufforderung durch Ziehen des Choke etwas störrisch an. Stirnrunzeln verursachen beim Nachhaken die schwarzen Rußfahnen, die vor allem bei höheren Drehzahlen mit aus dem Auspuff quellen. Sie verschwinden, als der Motor warmgelaufen ist, trotzdem wäre hier eine genauere Überprüfung angebracht, vor allem, wenn der künftige Besitzer einen Katalysator einbauen möchte. Das Triebwerk läuft sonst sauber und fällt auch nicht durch Ölundichtigkeiten unangenehm auf. Willig nimmt es Gas an und setzt den schweren Wagen problemlos in Bewegung.

Nachdem der Volvo den Technik-Check absolviert hat, ist sein Innenleben an der Reihe. An den Türunterseiten und den Schwellern finden sich keine verräterischen Gilbspuren. Das Interieur ist wie das ganze Auto nüchtern und mit wenig Raffinesse gestaltet, jedoch gut erhalten. Das Gestühl ist nicht durchgesessen, die Bezüge in ordentlichem Zustand, wenn auch die Farbgebung gewöhnungsbedürftig ist. In die Hutablage wurden Lautsprecher eingebaut, die der Verkäufer wegen der Löcher im Wagen lassen will. Verkleidungen, Armaturenbrett und Bedienelemente zeigen ebenfalls nur schwache Gebrauchsspuren. Ärgerlich nur, daß der Kunststoff des Armaturenbrettes an der Oberseite mehrfach gerissen ist.



Der Volvo erzielt wie viele Familienkutschen der siebziger Jahre derzeit auf dem Markt nur niedrige Preise. Er dürfte gegen seine eleganten Brüder aus gleichem Haus nur wenig Chancen haben



Das Triebwerk ist trocken, nach dem Kaltstart treten jedoch schwarze Rußfahnen auf



Die Felgen wurden mit Felgenspray versilbert, von dem auch etwas auf die Reifen geraten ist



Schweller und Türunterseiten geben bei diesem Exemplar keinen Anlaß zur Beanstandung



An der Unterseite der Kofferhaube hat sich der Gilb eingestiet. Hier herrscht Handlungsbedarf



Schrammen, Lackschäden und andere Blessuren finden sich rund um das Auto



Der Kofferraum wirkt nach dem Entfernen der Abdeckung geradezu neuwertig

Fazit: Von der Vorstellung, sein Auto sei „optisch“ im Zustand drei plus wird sich der Verkäufer wohl verabschieden müssen. Der Volvo braucht dafür mindestens eine Ganzlackierung. Und auch technisch ist der Wagen sicher kein echter Zweier-Zustand, auch wenn alles funktioniert. Der gepflegte Innenraum und der weitgehend rostfreie Zustand rechtfertigen aber durchaus eine glatte drei als Gesamtzustandsnote. Berücksichtigt man, daß der

Wagen wie viele andere seiner Klasse zur Zeit wegen der Steuerbelastung nur schwer verkäuflich ist, dann wird klar, daß der anvisierte Kaufpreis auch bei Liebhabern kaum zu erzielen sein wird. Der Besitzer signalisiert entsprechende Verhandlungsbereitschaft, sein angegebener unteres Limit von knapp unter 2000 Mark dürfte aber immer noch deutlich zu hoch liegen.

Andreas Tietz