



# Alter Schwede



In erster Hand: Helmut Meyer und sein Volvo 144

**Herbst 1974 in Friedrichsdorf: Familie Meyer sucht ein neues Auto. Die Auswahl ist auch damals schon groß – und die Entscheidung fällt schließlich zugunsten eines Volvo 144. Die richtige Wahl?**

„Ein Auto wie eine Burg“, lacht Helmut Meyer und zeigt auf seinen Volvo 144. 26 Jahre alt ist der kantige Schwede, und knapp 170.000 Kilometer hat sein Tachometer bislang registriert. Schon der erste Anblick verrät es: Wir stehen hier nicht vor einem umhätschelten Schobüter, sondern vor einem Arbeitspferd, das sich sein Auskommen bis heute redlich verdient. „Mein Arbeitsweg beträgt hin und zurück jeweils 23 Kilometer, und die nimmt der Volvo praktisch jeden Tag unter die Räder“, erzählt der 60-jährige Jurist, der bei der Frankfurter Oberfinanzdirektion arbeitet.

Die Aluräder sind ein wenig korrodiert, der hier und da ausgebesserte Lack glänzt nur matt. Auch ein wenig oberflächlicher Rost ist zu sehen, aber der als Raubauz bekannte Motor läuft wie am ersten Tag, und kein Klappern oder Knarzen verrät das Alter des orangen Viertü-



Der Aufkleber ist Programm: Auch mit 26 Jahren ist der Volvo 144 noch lange nicht am Ende

ners. Wer auf den grünen Sitzen Platz nimmt (welch eine Farbkombination!) spürt die noch immer straffe Polsterung und kann seinen Blick über die Plastiklandschaft des Armaturenrägers schweifen lassen. Im ausgehenden Zeitalter des rundgelutschten Bio-Design mutet die ehrliche Kantigkeit des Volvo-Interieurs geradezu herzerfrischend funktional und unafektiert an.

So gesehen steht Volvos 140er Baureihe gleich auf zweierlei Weise außerhalb der Zeit:

Seine Nüchternheit verweigert sich jedem Trend. Und seine simple Robustheit prädestiniert ihn für die Ewigkeit. Herr Meyer sieht's genauso: „Nicht wahr, das sieht alles ein wenig so aus, als sei es aus dem Vollen gehauen und für ein langes Autoleben gemacht“, meint er und betätigt den massiven Blinkerhebel an der Lenksäule, der mit satterm Knacken einrastet. „Wissen sie, ich werfe nicht gerne etwas weg, das noch immer seinen Zweck erfüllt, nur weil es aus der Mode ist“, erklärt der Hesse, warum er bis heute am Volvo-Volant kurbelt. Keine Frage, der Aufkleber am Heck des Volvo ist Programm: More future.

Das Auto spielte bei Familie Meyer schon immer eine große Rolle. Bereits in den fünfziger Jahren sorgten zwei DKW für zügiges Fortkommen, anschließend wurde in der Garage die französische Flage gehisst. Zunächst gesellte sich ein Simca 1300 zur Sippe, wobei der Wechsel zum Franzosen rein zufällig zustande kam: Der DKW-Händler hatte schlicht und ergreifend die Marke gewechselt! Der Simca erpuppte sich – wer hätt's gedacht? – als ausgesprochen solider Kauf. Was lag da näher, als bei den Franzosen zu bleiben? Der Simca-Händler

vertrieb inzwischen Peugeot, also war der nächste Wagen ein Peugeot 404, der sich nebenbei bemerkt noch heute in Familienbesitz befindet.

Acht Jahre dasselbe Auto, das ist genug, sagten sich Meyers, und sahen sich nach dem nächsten fahrbaren Untersatz um. Viertürig sollte er sein, das war klar. Außerdem durfte er gern wieder etwas größer ausfallen, und Helmut Meyer hatte mit der Zeit eine gewisse Zuneigung für die nun mehr in Mode kommenden Automatikgetriebe entwickelt. Mit Volvo schließlich liebäugelte er schon länger.

Zwar bot auch Peugeot beim 504 eine Automatikversion an, die sich bei einer Probefahrt durchaus wacker schlug, aber letztendlich führte wieder der Zufall zur Entscheidung: In der Zeitung hatte gestanden, dass sich die 1973er Modelle der Volvo-Baureihe 140 nicht sonderlich gut verkauften; das 1974er Modell war bereits angekündigt, und jeder Händler wollte seine Altbestände loswerden. Kurzum: Meyers zogen los, um sich bei den Schweden nach einem günstigen Angebot umzusehen. Ganz in der Nähe hatten sie Glück: Beim Volvo-Händler daheim in Friedrichsdorf wurde ein 144er angeboten, der für eine kurze Zeit auf Volvo Deutschland zugelassen gewesen war. 13.500 Mark sollte der Einspritzer mit Automatikgetriebe kosten – das waren 30 Prozent weniger als die Preisliste auswies! Au revoir Peugeot, der Kauf war perfekt.

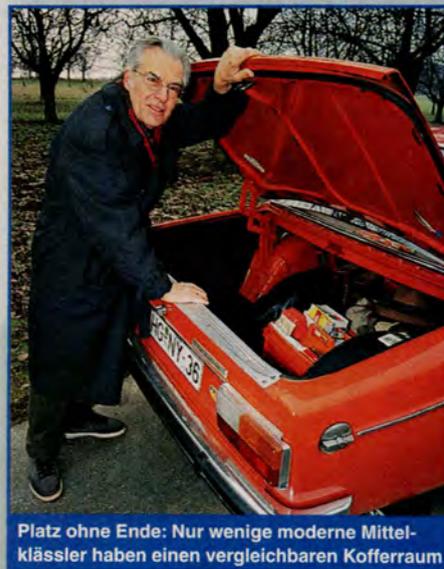
30 Prozent Nachlass – da konnten Meyers sich die Farbe natürlich nicht aussuchen. „Das leuchtende Orange war zwar nicht jedermanns Sache“, erinnert sich Helmut Meyer, „aber diese Farbtöne wurden seinerzeit gerade als Sicherheitsfarben propagiert, und selbst Mercedes bot vergleichbare Farben an. Dafür überzeugte die Limousine mit Original-Alufelgen und einem originalen Volvo-Radio – viel mehr brauchte der Autofahrer 1974 nicht zum Glücksein. Die Ausstattungs- und Zubehörlisten waren damals noch recht kurz.“

Volvos Baureihe 140 feierte zwar schon 1966 ihr Debüt, hatte aber bis 1974 kaum am Attraktivität eingebüßt. „Die Zeit dient der Konstruktion nur zur Reife.“, schrieb eine schwedische Fachzeitschrift im Jahre 1973. Mehrere behutsame Aktualisierungen hatten dafür gesorgt, dass Meyers neuer Wagen bereits die größeren Rückleuchten, um die Ecken gezogene Blinkleuchten vorn, versenkte Türgriffe und die modifizierte Instrumententafel hatte, die breiteren Stoßstangen des 1974er Modells fehlten ihm jedoch noch.

Und dann die Technik! Vier Zylinder mit fast zwei Liter Hubraum, von einer Bosch-Einspritzung mit Kraftstoff/Luft-Gemisch versorgt, produzierten 115 PS und beschleunigten den 1,3 Tonnen schweren Wagen auf immerhin 165 km/h – das alles entsprach anno 1974 durchaus dem in der gehobenen Mittelklasse üblichen Niveau. Volvos Anspruch war seinerzeit nicht besonders sportlicher Natur, was die Dreigang-Automatik noch unterstrich. „Selbst beim Kick-down drückt es einen nicht gerade in die Sitze“, schmunzelt der Hesse, der sich ein



Volvos Vierzylinder gelten als ein wenig ruppig, aber auch ihre Nehmerqualitäten sind legendär. Seit 170.000 Kilometern tut dieses Exemplar klaglos Dienst, nicht mal die Einspritzung machte Mucken



Platz ohne Ende: Nur wenige moderne Mittelklassler haben einen vergleichbaren Kofferraum



Jenseits aller Trends und Moden: der kantige Sicherheitsarmatureträger der 140er-Baureihe



handliches Original-Volvo-Sportlenkrad gönnte – „...wenn sich das Auto schon nicht allzu sportlich fährt, soll es wenigstens so aussehen. Wobei sportlich wörtlich zu nehmen ist: Hinter dem kleinen Volant sitze ich zwar viel besser als hinterm Original, aber mangels Servolenkung wird die Muskulatur des Oberkörpers doch ziemlich trainiert!“

Vorbildlich war es um die Sicherheitstechnik der Schweden bestellt: Vier Scheibenbremsen serienmäßig waren im Erscheinungsjahr 1966 alles andere als selbstverständlich, außerdem überraschte Volvo die Fachwelt mit einem ausgeklügelten Zweikreisbremssystem, bei dem jeder Kreis auf beide Vorderräder und jeweils ein Hinterrad wirkte, so dass im Fall der Fälle immer noch etwa achtzig Prozent der Gesamtbremseleistung zur Verfügung standen. Über die Sicherheitslenksäule redete bei Volvo schon lange niemand mehr, zusätzlich war der geräumige Innenraum großzügig mit Sicherheitspolstern versehen, wodurch die Instrumententafel allerdings etwas unförmig und sehr massiv wirkte.

Dieses untrügliche Gefühl der Sicherheit und Geborgenheit ist wohl auch einer der Hauptgründe, weshalb Helmut Meyer seinem Volvo bis

heute die Treue gehalten hat. Bis Anfang der achtziger Jahre hatte der schwedische Reisewagen hauptsächlich Fahrten zur Arbeitsstelle zu bewältigen, ausgedehnte Urlaubsreisen blieben die Ausnahme. 1978 ging es mit Familie und Hund zur belgischen Kanalküste, später dann noch einmal nach Südfrankreich – die Schweizer Autobahnvignette klebt noch heute an der Frontscheibe.

Ebenfalls in den Achtzigern stand das weitere Schicksal des gepflegten Wagen jedoch zweimal auf des Messers Schneide: Ihm drohte der Feuertod! Eines Morgens wollte „Herr Volvo“, bisher höchst untypisch, nicht ansprin-

gen. Minutenlanges Anlasserbetätigen führte nicht zum erhofften Erfolg, dafür breiteten sich in der Garage verdächtige Gerüche aus. Was war passiert? Der Schlauch zwischen der (offensichtlich sehr leistungsstarken) Kraftstoffpumpe und der Einspritzanlage hatte sich ge-

löst, etliche Liter Kraftstoff verteilten sich gleichmäßig auf dem Garagenboden. Die Störung war natürlich schnell behoben, die Fahrt führte dann allerdings nicht direkt ins Büro, sondern zunächst zur Tankstelle!

Die zweite Begebenheit kurz darauf war dann noch etwas brenzlicher. Irgendwo auf der Autobahn zwischen Bad Homburg und Frankfurt, geriet ein Lkw in arge Schwierigkeiten. Offenbar war ein Reifen geplatzt, herumfliegende Gummistücke und Anbauteile brachten auch Helmut Meyer und seinen Volvo in Bedrängnis. Ein Bremskeil durchschlug schließlich den Tank und eine erhebliche Menge Sprit lief aus – und die herbeigeeilte Autobahnpolizei hatte nichts eiligeres zu tun, als mittels brennender Fackeln den Verkehr umzuleiten! Erst der bescheidene Hinweis des Hessen, dass doch eine gewisse Brandgefahr vorliegen würde, konnte die Beamten dann überzeugen, in diesem Fall doch besser auf die elektrischen Warnleuchten umzusteigen...

Einige Jahre lang ruhte der Volvo anschließend in seiner Garage. Seit 1991 ist er aber wieder jeden Tag zwischen Friedrichsdorf und Frankfurt unterwegs. Pro Strecke 23 Kilometer – das sichert dem Motor eine günstige Betriebstemperatur und garantiert ein langes Leben der Maschine. Knapp 170 000 Kilometer stehen bis heute auf der Uhr, und nie hat das Auto seinen Besitzer im Stich gelassen.

Helmut Meyer hat es in all den Jahren ruhig angehen lassen: „Ich glaube, ich habe den Wagen bis heute noch kein einziges mal voll ausgefahren. Die tägliche Fahrt zum Büro absol-



Familienalbum: Auf südfranzösischen Prachtmeilen wirkt der Skandinavier etwas deplatziert...



...das Ambiente vorm gutbürgerlichen Hotel in Brüssel passt schon eher. Die Fotos täuschen...



...frellich: Nur zweimal war der Volvo auf großer Fahrt, ansonsten lief er im Berufsverkehr



## Die Adresse:

Helmut Meyer  
Stettiner Ring 38  
61381 Friedrichsdorf

viere ich mit maximal 90 km/h, ansonsten lasse ich es auf längeren Strecken bei 130 Sachen gut sein. Die Fahrzeit verkürzt sich bei höherem Tempo nur wenig, dafür steigen Verschleiß und Verbrauch“, begründet Meyer seine ökonomische Fahrweise. „Außerdem lädt der schwere Wagen geradezu zu gemächlichem Reisen ein, und bei einer Geschwindigkeit zwischen 80 und 90 km/h läuft der Motor am angenehmsten.“ Die Dreigang-Automatik macht das Fahren auch in der Stadt komfortabel, allerdings lässt sich der alte Schwede die Bequemlichkeit gut bezahlen: Weniger als 13 Liter auf 100 Kilometer werden auch bei sehr ruhiger Fahrweise nur selten durch die Bosch-Einspritzanlage gepresst, die Anfang der Siebziger in den Volvo-Werkstätten nicht unbedingt den besten Ruf



Funktion statt Effekt: „Die Zeit dient der Konstruktion nur zur Reife“, schrieb eine schwedische Fachzeitschrift 1973 über Volvos damals...



...bereits acht Jahre alte 140er-Baureihe. Tatsächlich gibt sich Helmut Meyers Exemplar völlig zeitlos – vom hohen Spritverbrauch mal abgesehen

genoss. Allen Unkenrufen zum Trotz verrichtet sie bei Meyers jedoch bis heute klaglos ihren Dienst.

Auch sonst beschränkten sich die Werkstattaufenthalte hauptsächlich auf die Inspektionsdienste. Regelmäßige, aber nicht übertriebene Pflege ist dem Auto gewiss, die vorgeschriebenen Wartungsintervalle werden genau eingehalten. Natürlich, Verschleißteile an der Bremsanlage, Wasserpumpe oder auch die Visco-Kupplung des Lüfterrads wurden zwischenzeitlich ausgetauscht, zuletzt riss auch eine komplette Überholung der Vorderachse – alle Teile waren problemlos lieferbar – ein größeres Loch in Meyers Portemonnaie. Rostprobleme oder nennenswerten Verschleiß im Innenraum kennt der Wagen dagegen nicht. Nach Anzeichen für ein

rasches Ende der Zweierbeziehung sucht man hier vergebens.

Inzwischen legen die Gesellen bei Volvo Zierlinger, wo die Meyers den 144er einst kauften und heute noch warten lassen, den Schraubenschlüssel aus der Hand, wenn der alte Volvo auf den Hof der Stammwerkstatt rollt. Herr Schmidt, heute dort Werkstattmeister, war früher im zentralen Auslieferungslager beschäftigt und glaubt sich mit jeder Inspektion deutlicher daran zu erinnern, den Wagen seinerzeit persönlich überführt zu haben... Und mittlerweile kommt es schon einmal vor, dass der Chef persönlich mit Schlips und weißem Hemd in die Montagegrube steigt, um einem verdächtigen Geräusch auf die Spur zu kommen. Helmut Meyer: „Der kennt die alten Modelle eben noch

wie seine Westentasche. Die ersten Jahre hat er ja noch versucht, mir einen aktuellen Volvo zu verkaufen, einen 240 oder 740 etwa. Er war natürlich nicht glücklich, dass ich immer abgewunken habe, aber mittlerweile hat er sich scheinbar in sein Schicksal gefügt. Dabei sind auch die neuen Volvo schöne Autos.“

Helmut Meyer verschwendet derzeit keinen Gedanken an eine Trennung von seinem alten 144. „Warum auch? Ein Auto, das wie der Volvo schon auf den ersten Blick Ruhe und Zuverlässigkeit ausstrahlt und die auch noch nach 25 Jahren im täglichen Verkehr beweist, bekommt man doch heute kaum noch“, meint der Beamte, steigt in sein Auto und macht sich auf den Weg ins Büro.

Dirk Steffens/lr