
Im Bücherregal: Die rollenden Ziegelsteine aus Schweden

Von Jens Riedel

Zwar gelten der PV444/544 und der P120 als die klassischen Volvos, den heutigen Ruf der Marke begründeten aber eigentlich erst die Baureihen 140 und 240. Ihnen widmet der Autojournalist Alessandro Rigatto jetzt ein ebenso informatives wie kurzweiliges und üppig bebildertes Buch.

Als der Volvo 140 im Jahr 1966 die Bühne der Autowelt betrat, trug er zwar noch etliche Komponenten seines Vorgängers („Amazon“) in sich, aber das kantig-klare Design prägte auf Jahrzehnte die Wahrnehmung der Marke.

Mit dem 164 brachte die Marke dann zwei Jahre später auch ihr erstes Sechs-Zylinder-Modell auf den Markt. Die Innenraumdimension wurde allerdings beibehalten, charakteristisch war die längere Motorhaube mit dem „very british“ anmutenden Kühlergrill. Ausschließlich ihr war der etwas längere Radstand geschuldet.

Als 1974 der 240 erschien, waren die Meinungen geteilt: Obwohl das Nachfolgemodell 13 Zentimeter länger war, teilte er sich etliche Karosseriekomponenten mit dem 140er wie zum Beispiel die Heckscheibe und den Kofferraumdeckel – vor allem aber den Radstand. War das also nun eine neue Baureihe oder einfach nur ein äußerst umfassendes Facelift des 140ers? Wie dem auch sei, für viele gilt er heute als der Volvo schlechthin. Immerhin blickte er am Ende auf eine 19-jährige Bauzeit zurück und wurde zuletzt in Deutschland als einfach ausgestattete und entsprechend günstige Kombiversion mit dem Zusatz „Classic“ angeboten – und immer noch gerne von Autoliebhabern gekauft.

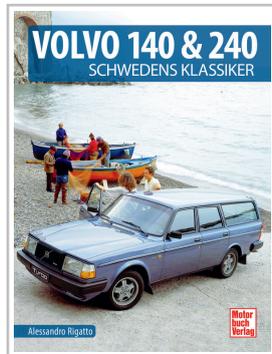
Die Baureihe war nicht nur in Sachen Sicherheitsausstattung ein weiterer Vorreiter von Volvo, sondern preschte auch technisch vor: Die Limousine 244 war 1977 das erste Serienauto der Welt mit Drei-Wege-Katalysator und Lambdasonde. Und als „fliegender Ziegelstein“ eroberte der kantige Schwede auch die Rennstrecke. 1985 wurde der 240 Turbo Tourenwagen-Europameister und gewann ebenso den Titel beim DTM-Vorläufer Deutsche Produktionswagenmeisterschaft (DPM). Schwedens Klassiker, so der Untertitel des Buches, brachten es am Ende zusammen auf rund vier Millionen Einheiten.

Autor Alessandro Rigatto führt ebenso kurzweilig wie ausführlich durch die Entwicklungsgeschichte der beiden Baureihen. Kaum eine Modifikation oder länderspezifische Ausstattung bleibt unerwähnt, ist aber stets knapp und präzise, so dass der Text keine Längen aufweist. Auch verliert er sich nicht in allzu technische Details. Dazu gesellen sich kleine Kapitel über „Sonderlinge“ wie das Einzelstück eines 165ers oder ab Werk gefertigte Kranken- und Leichenwagen sowie ein 262 Cabrio. Natürlich finden auch der 145 Express und der 245 Transfer in Wort und Bild Erwähnung. Und nicht zu vergessen der 264 TE, in dem sich Erich Honecker gerne chauffieren ließ.

Rigatto garniert sein Werk mit der Vorstellung einiger bis heute gut erhaltener Exemplare und seinem eigenen 245 DL. Als Abrundung gibt es aktuelle Interviews mit drei ehemaligen Tourenwagenfahrern wie Johnny Cecotto. Mit rund 200 Abbildungen ist der Band üppig illustriert und ein Fest für jeden Fan, wengleich vom nur in den USA erhältlichen 262 DL kein Foto zu finden ist.

„Volvo 140 & 240 – Schwedens Klassiker“ von Alessandro Rigatto ist im Motorbuch-Verlag erschienen. Das Buch hat 144 Seiten mit rund 200 Abbildungen und kostet 19,95 Euro. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



„Volvo 140 & 240 – Schwedens Klassiker“ von
Alessandro Rigatto.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Motorbuch-Verlag