

happy / metal

Dezember 2017

das volvo-164/140-clubmagazin



# 30 JAHRE VOLVO 164/140 CLUB E.V. SEIT 05.APRIL 1988



**53**

WWW.

**164-140 CLUB.** DE

Sicher high auf Schwedenstahl

## Inhalt ▶

➤	<b>Startpilot</b> .....	3
➤	<b>Datenblatt</b> .....	3
➤	<b>Wendekreis I</b> Aus der Volvo- und Oldtimer-Umlaufbahn	
	50 Jahre Volvo 145 – Der 140er mit Rucksack .....	4
➤	<b>Wendekreis II</b> Aus der Volvo- und Oldtimer-Umlaufbahn / Volvo Terminator 2018 .....	10
➤	<b>Ladekante</b> Neue Mitglieder .....	14
➤	<b>Fernlicht</b> Frühjahrstreffen zum 30jährigen Jubiläum im Odenwald.....	14
➤	<b>Rückspiegel I</b> Bericht vom Herbsttreffen in Dietfurt an der Altmühl .....	16
➤	<b>Wendekreis III **</b> Aus der Volvo- und Oldtimer-Umlaufbahn	
	Ist es die da, die da, die da, oder die da? .....	20
➤	<b>Wendekreis IV</b> Aus der Volvo- und Oldtimer-Umlaufbahn	
	Ohne sie - geht die Tür nicht auf: Türscharniere .....	37
➤	<b>Fahrtenbuch I</b> Bericht vom VROM 2017 .....	38
➤	<b>Wendekreis IV **</b> Aus der Volvo- und Oldtimer-Umlaufbahn	
	Volvos aus Südafrika .....	43
➤	<b>Fahrtenbuch II</b> Klassiekerbeurs 2017 in Rosmalen .....	51

\*\*Diese Bericht verdanken der Hilfe von:



## Titelbild ▶

Seite 1

**30 Jahre Volvo 164/140 Club e.V. - Volvo 164 und 140**

(Foto: Vol.vo)

**Grafik der Heftnummer und Club-Internetverweis** von Michael Schürer

## Backcoverbild ▶

Seite 52

**30 Jahre Volvo 164/140 Club e.V. - Volvo 164 und 140**

(Foto: Vol.vo)



## aus der volvo 140/164 umlaufbahn

### Ohne sie - geht die Tür nicht auf: Türscharniere

Mal wieder so ein Teil am Auto, über das man nie großartig nachdenkt. Es funktioniert einfach, und gut ist. Es sorgt dafür, dass die Tür leicht auf und zu geht und an ihrem Platz bleibt. Bis es irgendwann nicht mehr so schön funktioniert wie früher, sind oft Jahrzehnte ins Land gegangen.

Sackt die Tür beim Öffnen leicht ab und lässt sie sich nur mit Nachdruck schließen, ist es zu spät. Böse wäre es, wenn die A-Säule verrostet wäre, meist haben aber die Scharniere Spiel bekommen. Hebt man die Tür am hinteren Ende an, kann man das Spiel feststellen. Die Entwickler bei Volvo waren damals so clever und haben Alles schraubbar konstruiert.

Was bei der Türeinrichtung zu einem endlosen Geduldspiel werden kann, hilft beim Austausch umso mehr. Abschrauben, neues Scharnier anschrauben, fertig. Naja, so schnell geht es nicht. Es müssen noch Innenverkleidungen entfernt werden und vorne oben ist es je nach Armaturenbrett schon sehr fummelig, aber vom Prinzip her geht es so. Von Vorteil ist dabei auch, dass es nur zwei verschiedene Teile für alle Türen gibt, egal ob zwei oder vier. Die Scharniere für die vorderen und hinteren Türen sind gleich, und das Teil von links oben passt auch rechts unten und umgekehrt. Je nach Baujahr unterscheiden sie sich optisch ein wenig, die Passform ist aber identisch.



*Scharniere der linken Seite, wer das Bild umdreht, erhält die rechte Seite*



*links: späte Version mit Abschmiermöglichkeit*

*rechts: frühe Version*

Mein Tipp: Ich suche mir die Scharniere der hinteren Türen. Da sie weit weniger benutzt werden als die vorderen, sind die Scharniere oft noch in Ordnung. Und wer dann noch daran denkt, sie gelegentlich mal abzuschmieren, hat auch noch länger etwas davon. Möglich ist auch die Verwendung der Teile der 240er Reihe. Hier ist die Rastung und der Endanschlag im Scharnier integriert, so dass das anfällige Türfangband entfernt werden kann. Allerdings sind sie nur an der festgelegten Position am Auto verwendbar, die Befestigungsschrauben an A- und B-Säule haben metrisches Gewinde und müssen mit übernommen werden.

*Text und Fotos: Vol.Vo*

Anlässlich des alljährlich stattfindenden VROM (Volvo Rendezvous of Owners and Members) Mitte August in Göteborg wurde die diesjährige Veranstaltung vom 90. Geburtstag unserer Lieblingsautomarke geprägt. Volvo-Freunde aus ganz Europa und anderen Erdteilen machten sich auf nach Schweden um mitzufeiern, so auch etliche Mitglieder des Volvo 164/140 Clubs, entweder individuell oder angeschlossen an befreundete Verbände. Viele reisten schon in der Woche vor dem Festwochenende an, um an geführten Touren im Landesinneren teilzunehmen oder die Gegend auf eigene Faust zu erkunden. Ich hatte mir vorgenommen, die Stadt Göteborg nach vielen Jahren einmal wieder zu besuchen und Stellen auszukundschaften, die ich noch nicht kannte aber auch Orte wieder zu finden, die ich früher schon interessant fand. In meinem Hotel traf ich auf Jürgen und Helmuth. Das war aber keine Überraschung, sondern so ausgemacht. An einem Abend kam auch Dominik dazu. Wir hatten alle eine andere Route für die Anreise gewählt und erzählten einander von unseren ersten Eindrücken der Fahrt. Helmuth hatte den 144 gewählt, Dominik war mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gekommen, Jürgen und ich in unseren Alltagsvolvos, welche kurz vor dem Youngtimer-Status stehen. Auch das Programm vor Ort hatten wir unterschiedlich gestaltet. Jürgen hatte sich den Luxenburger Volvo-Frenn angeschlossen, die das Motorenwerk in Skövde (ehem. Pentaverket) besucht haben. Helmuth und Dominik waren mit einem alten Raddampfer, der S/S Bohuslän aus dem Jahr 1913, im Göteborger Schärengbiet unterwegs.

Ich, wie gesagt, schaute mich in Göteborg um. Dabei griff ich u.a. auf das Hilfsmittel eines Segway zurück, was mir sehr viel Spaß bereitete. Mit diesem Vehikel ist man ohne Anstrengung flott unterwegs und sieht auch in kurzer Zeit sehr viel von so einer Stadt. Die klassische Sightseeing-Tour mit Bus und Boot habe ich dann aber auch noch unternommen.



*Der älteste Volvo im Feld der Rallye-Teilnehmer: ein PV651 von 1930. Im Hintergrund standen eine Reihe von Ford T-Birds, die auch in Gräfnäs ein Treffen veranstalteten.*

Dann startete das eigentliche VROM-Wochenende vom 18. bis 20. August. Am Freitag konnten angemeldete Teilnehmer eine Werksbesichtigung in Torslanda und eine Fahrt in den neuesten Autos auf der Teststrecke des Volvo Cars Demo Centre erleben. Samstags fand eine touristische Rallye statt. Sie startete in Gräfnäs, ca. 60 km nordöstlich von Göteborg, und führte uns bis zum Museum in Arendal.

An Start und Ziel sowie an einigen Zwischenstationen waren Prüfungen zu meistern. Manchmal war Geschicklichkeit gefragt, manchmal musste man einfach gut schätzen können oder aufmerksam die Gegend beobachten und fleißig Buchstaben aufschreiben. Knifflig war es allemal. Die Beteiligung an der Rallye hat die Organisatoren überrascht. Da auf eine Voranmeldung verzichtet und dafür mit Zahlen aus den Vorjahren gerechnet wurde, hatte man anstatt 400 nur 240 Roadbooks zum Herausgeben. Am Ende der Rallye wartete ein Buffet auf die Teilnehmer. Auch hier war der Andrang und Hunger größer als von den Planern vorhergesehen. Wir machten das Beste daraus.



In der Szene wohlbekannt: Fredrik Nyblad (Mitte) vom „Klassiker“-Magazin und sein 165

Später am Abend gab es noch eine Ansprache von Per-Åke Fröberg, dem Leiter der Heritage-Abteilung bei Volvocars. Er entschuldigte sich zunächst dafür, dass der Rahmen der Feierlichkeiten nicht glamouröser sei, denn im Gegensatz zu vielen Wettbewerbern sei die Klassikabteilung bei Volvo eine One-Man-Show. Dann stellte er die Frage, welches Datum man überhaupt feiern müsste?

- Ist es der Tag der Anmeldung beim Marken- und Patentamt im Jahre 1915, als „Volvo“ als Marke und Tochtergesellschaft der SKF geschützt wurde?
- Ist es der Tag des Wiedersehens der beiden Volvo-Gründer – Assar Gabrielsson und Gustav Larson - im Restaurant Sturehof in Stockholm im August 1924, als sie beim Flusskrebsessen mündlich übereingekommen waren, eine schwedische Automobilfabrik zu gründen?
- Ist es der Tag im Dezember 1925, als sie dieses mündliche Abkommen nochmal in einem schriftlichen Vertrag bekräftigten?
- Ist es der Tag, an dem der erste Prototyp fertiggestellt wurde?



Der erste Volvo hier auf dem Fließband, war der Volvo ÖV4

Schließlich einigte sich die große Fangemeinde darauf, dass es der Tag sein sollte, an dem der erste in Serie hergestellte Volvo auf die Straßen von Göteborg hinausrollte, der 14. April 1927.

Volvo ÖV4	
Produktionszeit: 1927–1929	
Motor Hersteller:	Volvo
Motor-Typ:	4-Zylinder-Reihenmotor (Viertakt)
Hubraum:	1944 cm <sup>3</sup>
Bohrung × Hub:	75 x 110 mm
Leistung bei 1/min:	28 PS (20,6 kW) bei 2000 U/min
Kühlung:	Wasserkühlung
Getriebe:	3-Gang, unsynchronisiert
Karosserie:	
Radstand:	2850 mm
Spurweite vorn/hinten:	1300 / 1300 mm
Leergewicht:	1170 kg
Höchstgeschwindigkeit:	70 km/h

Foto: Volvo Personvagnar AB, Public Affairs, SE-405 31 Göteborg

Per-Åke machte nochmal deutlich, wie wichtig es ist, seine Herkunft auch als Unternehmen zu kennen, was den Markenkern und die „DNA“ ausmacht und welche Rolle dabei die Oldtimer spielen. Und die Grundwerte, die den Gründervätern schon in den ausgehenden 1920ern wichtig waren und die auch die Volvos der Gegenwart und Zukunft in sich tragen bzw. tragen werden. Zum Schluss gab es noch einen Imagefilm zu sehen, mancher kennt ihn vielleicht auch von der Facebook-Seite von Volvocars, in dem viele Highlight-Modelle seit Anbeginn der Volvo-Gründung für ein paar Sekunden gezeigt wurden. Alles schöne Autos und so mancher im großen Speisesaal wird sich gedacht haben „Ja, so einen hatte ich auch mal!“ oder „Mensch, so einen sollte man haben!“. So klang der Samstag aus. Manche Händler des Teilemarktes hatten für den Sonntag schon aufgebaut. Wer nicht am Buffet teilnahm und den Vortrag von Per-Åke ausließ, der konnte jetzt schon die ersten Schnäppchen erhaschen.



*Finnischer 144 GL von 1972 im vollen Chromornat vor dem Museum*



*144 vom MJ'72 mit seltenem Grill (zumindest in D) und altem schwedischem Nummernschild*

Am Sonntag-Vormittag war dann der eigentliche Teilemarkt. Noch etliche Händler mehr als am Samstag hatten sich eingefunden und boten ihre Ware feil. Man kennt das Bild und so manchen Händler auch von anderen Treffen. Manche bieten die Teile ordentlich und fein gesäubert an, andere belassen sie rostig und im größten Dreck und Speck, wie sie aus dem Schlachtauto entnommen wurden.

Schon beim Anblick denkt man vorsichtig nach, wann man seine letzte Tetanus-Schutzimpfung hatte. Viele Clubs hatten ihre Pavillonzelte aufgebaut und präsentierten sich der Szene. Die Autos der Mitglieder waren ausgestellt.



*Die 142er-Dichte war hoch am VROM-Wochenende. Hier ein Exemplar vom MJ'72...*



*...und hier eines vom MJ'74. So schön kann der Farbton 117 „Mjörkröd“ sein.*



*Hier präsentierte sich (die eine Hälfte, gegenüber standen nochmal so viele) der „STK = Svenska T-Gul Klubben“, deren Leidenschaft 850 T-5R heißt und gelb ist.*

Ein Hauch, aber nur ein ganz feiner, von Vallåkra wehte über das weitläufige Gelände beim Kreuzfahrteranleger in Arendal. Einer dieser Kreuzfahrer bot auch den Hintergrund der Szenerie. Er war erst am Morgen angekommen.



*Die „Seven Seas Explorer“ machte Station in Göteborg am „Kryssningsterminalen“ (Kreuzfahrterminal) direkt am Museum und hatte am Sonntagmorgen ihre 750 Passagiere bereits ausgespuckt.*

Das Museum hatte einen Besucherandrang zu verkraften, wie er nicht alle Tage stattfindet. Einige der Schätze aus dem Museum bzw. die man sonst nicht sieht waren davor ausgestellt. Dies und die Bereitstellung des Lokals für das Abendessen am Samstag wurden als der eigentliche Beitrag von Volvocars zu der Veranstaltung verstanden.

Mehr gab es von offizieller Seite nicht zu sehen. Manch einer hatte sich mehr erhofft bzw. vorgestellt und war enttäuscht. Gut, es waren ja auch nur 90 Jahre, die gefeiert wurden. Dann warten wir mal ab, ob vielleicht die 100-Jahrfeier etwas aufwändiger gestaltet sein wird.

*Text und Fotos: Werner Müller*