



MotorKlassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON



Wir nehmen Händler-Autos unter die Lupe

- Porsche 356 B
- Austin-Healey 4000
- Renault 5 Turbo




Mit Modell- und Kaufberatung


50 Jahre Pagode

Mercedes-Benz 230 SL • 250 SL • 280 SL

Youngtimer ab 2000 Euro



Alfa Romeo 156



Mercedes CLK


Einspritz-Mini und Mexiko-Käfer
Kultautos – die Letzten ihrer Art



Ford Capri
Service-Tipps vom Experten



GARAGENFUND
Porsche 911 T



Mit nur **848 Meilen**
für **225 000 Euro**

Volvo Amazon
Restaurierung in Ungarn



Morgan 4/4 und Morgan Plus 8
Ist der Vierzylinder die bessere Wahl?

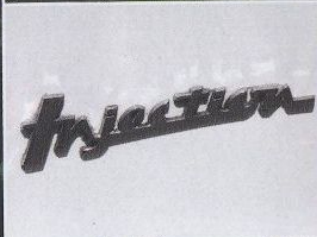


Insider-Report: So geht Mercedes-Benz Classic gegen Fälscher vor



Die Individual





Der Peugeot konzentriert sich ganz aufs Wohlbefinden seiner Passagiere. Kommode Ledersessel, flache aber bequeme Lenkradposition, Drehzahlmesser in der TI-Variante



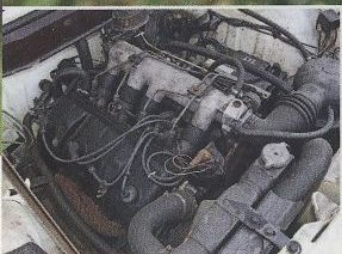
isten

Wer keinen Opel Rekord oder Mercedes Strichacht mag, und wem ein Citroën DS zu extravagant erscheint, hat gute Chancen, mit einem Peugeot 504 oder Volvo 144 glücklich zu werden. Beide sind so wohltuend anders.



Herber Volvo-Charme, Funktionalität geht vor Schönheit. Instrumententafel wie eine Einbauküche, Handbremse links außen, Schriftzug mit Wikinger-Heraldik





Tradition trifft Moderne im Peugeot-Motor. Seitliche Nockenwelle, aber Querstromkopf und Benzineinspritzung. Hübsch gezeichnete Jaeger-Instrumente



Sie sind anders als die anderen. Fahren abseits vom deutschen Mittelklasse-Mainstream. Sie wollen kein Rekord sein, kein Consul, kein Audi 100 und schon gar kein Strichacht. Peugeot 504 und Volvo 144 galten Anfang der siebziger Jahre als Autos für pragmatische Individualisten. Ihre oft freiberuflich tätige Klientel wollte nicht fahren, was jeder fuhr, aber exotische Risikomarken wie Citroën, Lancia oder Rover meiden.

Peugeot und Volvo sind technisch beileibe keine Revoluzzer. Die kantige Schwedenlimousine gibt sich unterm Blech bis auf ein paar hervorstechende Sicherheitsmerkmale erkonservativ. Sie ist praktisch ein Amazon mit neuer Karosserie. Der Peugeot spielt konstruktiv auf der Höhe seiner Zeit,

mit brennraumoptimiertem Einspritzmotor, hinterer Schräglenkerachse und Scheibenbremsen rundum. Ein Quantensprung gegenüber dem starrachsigen Vorgänger 404, die gleiche konstruktive Basis reichte sogar noch für den langen Lebenszyklus des 505.

Kontinuität ohne große Sprünge war stets eine Tugend des Löwen, darin ist er dem Stern nicht unähnlich. Nur die oberliegende Nockenwelle blieb dem Vierzylinder in der eleganten Pininfarina-Schöpfung verwehrt – ein Konstruktionsmerkmal, das bei den Franzosen erst spät Einzug hielt.

Zwei Auto-Kulturen begegnen sich

Bis auf den Hinterachsantrieb und vier Türen haben Peugeot und Volvo kaum etwas gemeinsam. Sie stammen aus zwei völlig un-

terschiedlichen Automobilkulturen. Der Peugeot huldigt kunstsinniger Karosserie-Ästhetik und sanftem Fahrkomfort. Aber sein aufwendiges Fahrwerk kann beides, gut federn und gut liegen. Leicht untersteuernd bis herrlich neutral, umrundet der smarte Salonlöwe auch schnell gefahrene Kurven.

Die Karosserie des 144 entstand prosaisch auf Jan Wilsgaards Abkantbank, dieser 73er ist das zweite Facelift des Urtyps. Völlig verstrahlte Volvo-Freaks erkennen rudimentäre Eleganz im dritten Seitenfenster, suchen sie in den Sicken der Kofferraumhaube, ihnen gefällt das klar komponierte Gesicht mit den markanten Rundscheinwerfern.

Federn kann der Volvo nur hölzern. Dafür liegt er narrensicher auf der Straße, weil ihm seine Konstrukteure eine solche Untersteuertendenz mit auf den Weg gaben, die den Grenzbereich bis an den Polarkreis verlegt. Das romanisch-warmherzige Wesen des Peugeot empfängt den Fahrer schon beim Einsteigen – cognacfarbened Leder, filigrane Instrumente, ein schönes einladend abgeflachtes Lenkrad, in modischem Metallbraun eingefärbt.

Innen schreibt der Volvo die funktionale Kühle fort. Die Instrumententafel klotzt so wuchtig wie eine Einbauküche, das Lenkrad mit Pseudo-Airbag-Nabe steht extrem steil, die Sitze mit dem blauen frotteeähnlichen Bezug scheinen direkt aus dem Sanitätshaus zu stammen. Alles irgendwie unsexy, aber haltbar und verlässlich. Nach 300 000 Kilometern weiß man es zu schätzen, nach 30 möchte man schleunigst umsteigen in den feingeistigen, kunstsinnigen Peugeot.

Dessen sophistischer Einspritzmotor mit Kugelfischer-Pumpe à la BMW ti oder Capri RS hängt wunderbar am Gas und beherrscht Durchzug und Drehzahl gleichermaßen. Der OHV mit den nassen Zylinderlaufbuchsen ist bis 4000/min angenehm leise, in den unteren Bereichen scheint das Getriebe lauter zu sein. Sportlich ist die 104 PS starke TI-Version deshalb noch lange nicht, aber es geht gut voran. Die Schaltung, mal nicht Peugeot-typisch am Lenkrad, könnte für ein Auto mit Standardantrieb präziser agieren.

In dieser Disziplin schlägt endlich einmal die Stunde des Volvo. Eine exaktere Mittelschaltung ist kaum vorstellbar, dazu ras-

DATEN UND FAKTEN PEUGEOT 504 TI, 1972

■ **Motor:** Typ XN 2, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Block (um 45° geneigt) aus Grauguss, nasse Zylinderlaufbuchsen, Zylinderkopf aus Leichtmetall, 5 Kurbelwellenlager, eine seitliche Nockenwelle über Duplexkette angetrieben, v-förmig angeordnete Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt. Hubraum 1971 cm³, Bohrung x Hub 88 x 81 mm,

Leistung 104 PS bei 5200/min, max. Drehmoment 167 Nm bei 3000/min, Verdichtung 8,35:1, mechanische Benzineinspritzung Kugelfischer KF 5 über Zahnriemen angetrieben. Spulenzündung, Ölinhalt Motor 5 Liter

■ **Kraftübertragung:** Hinterrad-antrieb, Viergang-Schaltgetriebe oder ZF-Dreigang-Automatik

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Stahlkarosserie. Vorn Federbeine, Schraubenfedern, untere Querlenker mit Längsschubstreben. Hinten Schräglenkerachse, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator, Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, Räder 5J x 15, Reifen 175 HR 14

■ **Maße und Gewichte:** Länge

4490 mm, Breite 1690 mm, Höhe 1460 mm, Radstand 2740 mm, Gewicht 1250 kg, Tankinhalt 56 L

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Höchstgeschwindigkeit 175 km/h, Beschl. 0-100 km/h in 11,8 s, Verbrauch 11,5 Liter/100 km

■ **Bauzeit und Stückzahl:** Peugeot 504 franz. Prod. 1968-83, 2 234 567 Expl., inkl. Break, Coupé, Cabriolet

Peugeot und Volvo sind eindeutig im Charakter. Der eine definiert Fahrkultur, der andere Verlässlichkeit

tet sie so knackig ein wie in einem MGB. Auch der meist missgelaunt klingende Volvo-Vierzylinder könnte aus England stammen, obwohl seine Konstruktionsmerkmale wie Stirnradantrieb oder ausgeprägte Kurzhubigkeit eher in die USA passen. Er rasselt sich lustlos durchs Drehzahlband, allenfalls in der entspannten Mitte macht sich mal kurz Zufriedenheit breit, 82 PS sind nicht die Welt für 1,2 Tonnen Auto. Der Volvo 144 vermeidet jede technische Verspieltheit als riskantes Teufelszeug. Eine stabile Doppelquerlenkerachse ist ihm vorne heilig, und seine Hinterachse nennt sich offiziell nicht starr, sondern spur- und sturzkonstant.

Die Geradlinigkeit seines Wesens wird auch bei der Bedienung deutlich, alles erklärt sich von selbst. Im Peugeot wird dagegen rechts geblinkt wie bei den BMW der Hahnmann-Ära, und der Lichtschalter liegt etwas verschraubelt am Lenkrad. Der Durchhaltewillen des Volvo offenbart sich auch in den zwei Reserveradmulden. Sie flankieren den riesigen Kofferraum. Wenn es darum ginge, mit einem Wagen auf dem Landweg über den Ural nach Kamtschatka zu fahren, der 144er würde es schaffen. Seine schmalen 15-Zöller sorgen für hohe Bodenfreiheit, das ist nicht schön, aber praktisch.

Auch der Peugeot 504 hat sich als robuster Abenteurer vor allem in Afrika bewährt. Seiner eleganten Form sieht man dieses Durchhaltevermögen nicht an. Ove Andersson und Arne Hertz gewannen mit einer Peugeot 504-Limo 1955 sogar die mörderische East African Safari. Heute lässt man es im 504 gemütlich angehen. Der Einspritzmotor lässt sich schaltfaul fahren und



Archaischer Volvo-Motor mit Stirnradantrieb und nur einem Vergaser. Immerhin hat der B20 schon fünf Kurbelwellenlager. Alles im Kasten, Drehzahlmesser erst ab 144 Grand Luxe



hat auch genügend Kraft für Autobahnetappen in Richtgeschwindigkeit.

Die sind im Volvo mangels Overdrive akustisch eher ermüdend, mehr als 120 möchte man ihm nicht zumuten. Doch der spröde Typ gewinnt auf lange Sicht. Es könnte der Beginn einer langen Freundschaft werden. Denn man kann ihn sogar kaufen, für 3900 Euro im Auto-Paradies Rosenheim.

Doch bevor man ihn richtig besitzt, stellt sich eine eigenartige Form von Verbundenheit zwischen Mensch und Maschine ein. Man hat das Gefühl, er lässt einen nie im Stich. Wenn ich traurig wäre, würde ich 144 fahren, er würde mich trösten. Ich wüsste, er gäbe mir Zuversicht. ■

Kaufberatungen auf Seite 38 ►►►



Motor Klassik-Redakteur Alf Cremers

FAZIT

Keine Frage, der Peugeot 504 wäre auch ohne Injection das in allen wichtigen Kriterien bessere Auto. Er ist komfortabel, liegt gut, sein Motor überzeugt mit Leistung und Durchzugskraft, das Pininfarina-Design zeugt von vornehmer Eleganz.

Aber der rustikale, ja manchmal ruppige Volvo fährt sich viel eher wie ein Klassiker, britisch knorrig. Anders als die Engländer bietet er Geborgenheit und Solidität. Er strahlt jene unnahbare Kühle aus, die so anziehend sein kann.

DATEN UND FAKTEN VOLVO 144 DE LUXE, 1973

■ **Motor:** Typ B20A, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Block und Zylinderkopf aus Grauguss, 5 Kurbelwellenlager, eine seitliche Nockenwelle, stirnradgetriebenen, hängende, parallele Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, Hubraum 1985 cm³, Bohrung x Hub 88,9 x 80,0 mm, Leistung 82 PS bei 4700/min, max. Drehm. 157 Nm bei 2300/min,

Verdichtung 8,7:1; ein Horizontalvergaser Zenith-Stromberg 175 CD, Spulenzündung, Öl 3,75 Liter

■ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, a. W. mit Overdrive oder Borg/Warner-Dreigang-Wandlerautomatik BW 35

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Stahlkarosserie, vorn

Einzelradaufhängung, an je zwei Dreiecksquerlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Starrachse an Doppel-Längslenkern, Schraubenfedern. Panhardstab, Lenkung mit Schnecke und Rolle, a. W. Servo, Scheibenbremsen mit diagonalem Zweikreis-Bremssystem, Räder 5 J x 15, Reifen 165 SR 15 oder 175 SR 15

■ **Maße und Gewicht:** Länge 4640

mm, Breite 1730 mm, Höhe 1440 mm, Radstand 2600 mm, Spur vorn 1350 mm, hinten 1350 mm, Gewicht 1210 kg, Tank 58 Liter

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Vmax 155 km/h, Beschl. 0-100 km/h in 15 s, Verbr. 12 L/100 km

■ **Bauzeit und Stückzahl:** Volvo P 140 von 1966 bis 1974, alle Modelle 1 266 401 Exemplare

KAUFBERATUNG PEUGEOT 504

Die Technik der 1968 vorgestellten Limousine ist robust. Vor allem Motoren und Getriebe sind extrem langlebig. Doch der Rost beißt gnadenlos zu.

KAROSSERIE-CHECK

■ Extremer Rostfraß macht dem Blech schwer zu schaffen. Durch Spritzwasser korrodieren die vorderen Kotflügel im Bereich der Scheinwerfer und der A-Säulen. Rost an den Innenschwellern sowie den Längsträgern (unter dem Auto beidseitig des Getriebes) ist gängig. In der Regel sind auch Türen, hintere Kotflügel und die Seitenwand befallen, ebenso der Kofferraumboden und die Heckschürze. Auch die Federbeindome im Motorraum sollten auf Rost geprüft werden. Korrosion im Schwellenbereich lässt sich oft nur durch das Auftrennen des Schwellenblechs erkennen. Dort, wo die Antriebswellen durch die Hinterachsschwinge geführt werden ist eine rostanfällige Schweißnaht, die auseinanderbrechen kann. Von unten lässt sich dieser Schaden erkennen.

TECHNIK-CHECK

■ Die Mechanik des Peugeot 504 ist bewährte Großserientechnik. Laufleistungen von 200.000 Kilometern und mehr sind locker möglich. Leichter Ölverlust gilt als normal. Ein defekter Thermo-schalter ist oftmals die Ursache für Hitze-probleme. Ist zwar selten nötig, wird dann aber teuer: eine neue Kugelfischer-Einspritzanlage. Ein Defekt äußert sich durch erhöhten Benzinverbrauch und schwarzen Rauch aus dem Auspuff. Die Brems-scheiben sind nicht sehr langlebig. Ein Warnsignal für fortgeschrittenen Verschleiß ist leichtes Zittern in der Lenkung.

PREISE

Bei Einführung 1970 (Peugeot 504 TI Limousine) **11 650 Mark**
Classic-Tax-Preis 2013 (Zustand 2/4) **7 600 / 1900 Euro**

ERSATZTEILE

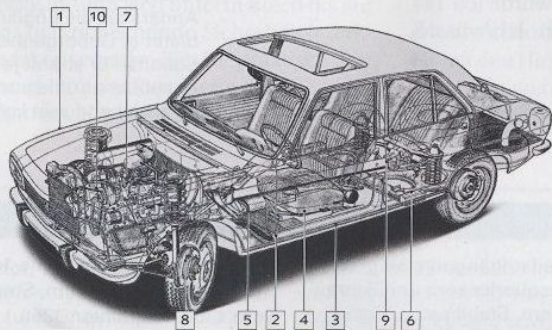
■ Von der Limousine wurden sehr hohe Stückzahlen verkauft, daher ist die Ersatzteilversorgung relativ gut. Motor-, Getriebe- und Achsteile sind bis auf wenige Ausnahmen schnell verfügbar. Bei verschlissener Innenausstattung gibt es dagegen kaum noch Ersatz.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Bieven Automobile, Am Saarufer 13,
54439 Saarburg, Tel. 06581/9 95 54 8, www.bieven-automobile.de
Autohaus Merk, Memminger Straße 89,
89281 Altenstadt/Iller, Tel. 083 37/2 26)

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|----------------------|-----------------------------|
| 1 Vorderer Kotflügel | 6 Hinterachsträger |
| 2 A-Säulen | 7 Thermo-schalter |
| 3 Schweller | 8 Bremssättel |
| 4 Türen | 9 Getriebe-Hauptwellenlager |
| 5 Längsträger | 10 Schwungrad (Öldichtung) |



ALLTAGSTAUGLICHKEIT	★★★★★
ERSATZTEILLAGE	★★★★★
REPARATURFREUNDLICHKEIT	★★★★★
UNTERHALTSKOSTEN	★★★★★
VERFÜGBARKEIT	★★★★★
NACHFRAGE	★★★★★

KAUFBERATUNG VOLVO 140 (142-145)

Bei regelmäßiger Wartung bereitet der Volvo 140 kaum Probleme. Die Technik ist solide, Ersatzteile sind verfügbar. Trotz gutem Korrosionsschutz gibt es Rostprobleme

KAROSSERIE-CHECK

■ Nach damaligem Standard war der Korrosionsschutz des P 140 gut, nach Jahrzehnten der intensiven Nutzung sind viele Blechteile jedoch rostig. Die Schweller in Höhe der Wagenheberaufnahmen sind häufig befallen, ebenso die A-Säulen und die Übergangszonen zwischen den Radkästen. Sichtbarer Rost an Kotflügeln und Radläufen zeigt an, dass er dahinter bereits die Substanz angegriffen hat. Der niedrige Preis des Volvo P 140 führte immer wieder zu unsachgemäßen Teilsanierungen und TÜV-Reparaturen. Die mangelhaften Resultate werden gerne unter einer Verkaufslackierung versteckt. Unrestaurierte, rostfreie Autos lassen sich am besten in Schweden, den Niederlanden und der Schweiz finden.

TECHNIK-CHECK

■ Volvo-typisch sind Laufleistungen jenseits der 200.000 km kein Problem, sofern die Technik regelmäßig gewartet wurde. Die Stirnräder des Nockenwellenantriebs sind verschleißfreudig, ebenso der optionale Overdrive des Vierganggetriebes. Die Gelenke der Vorderachse sollten spätestens nach 30 Jahren ersetzt werden. Probleme am Stromberg-Gleichdruckvergaser, der Bosch D-Jetronic des Einspritzmodells (B20 E) und der K-Jetronic des Volvo 144 E (115 PS) verlangen nach einer kundigen Hand.

PREISE

Bei Einführung 1967 (Volvo 144 De Luxe, B20 A) **11 450 Mark**
Classic-Tax-Preis 2013 (Zustand 2/4) **6 700 / 1900 Euro**

ERSATZTEILE

■ Viele ältere Volvo-Modellreihen teilen sich Technikkomponenten, das macht die Ersatzteillage relativ entspannt. Für den P 140 kann man beispielsweise auf Teile des Volvo Amazon (P 120) zurückgreifen, bis auf die Vorderachse und den neuen OHC-Motor gibt es auch Parallelen zur Baureihe 240.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Volvo Club Deutschland e.V., Sonnenstraße 16,
72297 Seewald, Tel. 07443/9 68 04 80, www.volvoclub-deutschland.de
Volvo 164/ 140 Club e.V., Fiedelerstraße 35d,
30519 Hannover, Tel. 0511/8 48 83 971, www.164-140club.de
Wagner & Günter Vertriebs-GmbH, Billwerder Ring 9,
21035 Hamburg, Tel. 040/7 34 73 60, www.w-und-g.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|------------------------------|----------------------------------|
| 1 Kotflügel und Stehbleche | 6 Kofferraumboden |
| 2 A-Säule und Schweller | 7 Radläufe und Endspitzen |
| 3 Wagenheberaufnahmen | 8 Stromberg-Vergaser, D-Jetronic |
| 4 Türböden, B-Säulen Einsatz | 9 Stirnräder, Nockenwelle |
| 5 Reserveradmulden | 10 Vorderachslager, Overdrive |

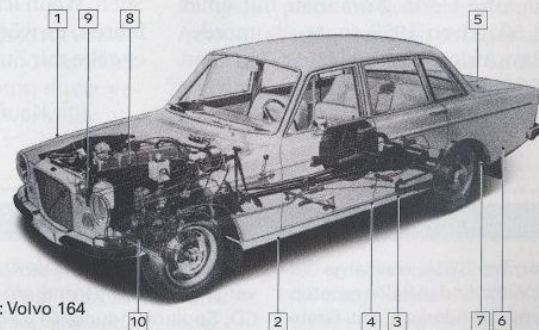


Bild: Volvo 164

ALLTAGSTAUGLICHKEIT	★★★★★
ERSATZTEILLAGE	★★★★★
REPARATURFREUNDLICHKEIT	★★★★★
UNTERHALTSKOSTEN	★★★★★
VERFÜGBARKEIT	★★★★★
NACHFRAGE	★★★★★