



# Buckel kaufen

**D**as Szenario: Klassiker-Freunde unter sich – allerdings kein Volvo-Mann darunter. Einer will sich endlich einen eigenen Oldie kaufen, so 50er oder 60er Jahre, doch er kann und kann sich nicht entscheiden. Es hagelt Tipps, und alle reden sich in Rage: Der eine empfiehlt mit Leidenschaft den rassigen Italiener mit den beiden erzählfreudigen Nockenwellen, der nächste pellt sich gerade aus der Barbour-Jacke und schwört, dass es in seinen kernigen british-racing-grünen Roadster praktisch nie hineinregne und Bandschei-

ben ewig hielten, der dritte weiß von einer Sänfte mit ebenso traumhafter wie unaussprechlicher Hydropneumatik zu berichten, der vierte kommt mit seinem Big Block gerade von der Tankstelle.

Der Kandidat ist verzagt. Schickes, aber fragiles Blech hier, heißer Tee und trockenes Zeug nach jeder zweiten Fahrt da, Motorräume so vollgepackt, dass nicht glaubt, dass die Haube noch passt, will er sie wieder schließen, und Maßkrug-Zylinder, in denen sich Schiffsdiesel-Kolben über Lastwagenmechanik hermachen. Geht's denn

nicht ein bisschen kleiner, überschaubarer und bescheidener – und trotzdem schick und vielleicht gar so ein bisschen für alle Tage? Stille. Und dann sagt unvermeidlich einer: `n Volvo wär da schon was.

Vielleicht weiß er's gar nicht so genau, und ein zufällig anwesender Buckel-Fahrer würde jetzt bloß wissend grinsen und bedächtig nicken, aber: Der Mann hat recht. Zugegeben: Auch Volvos sind nur Autos – mit allen Macken und Malaisen, die motorisiertes Blech auf Rädern so hat. Doch namentlich dem Buckel eilt ein Ruf von Unverwüstlichkeit voraus, der seinesgleichen sucht. Das kommt nicht so ganz von ungefähr. Immerhin wurde das Auto einst auf Zuverlässigkeit und Sparsamkeit und dennoch auf ein gutes Stück Eleganz und Klasse hin entworfen – und das in den 40er Jahren des vergangenen Jahrhunderts, als die Straßen schlecht, das Benzin noch nicht Ultra oder Formel soundso hieß und Oktanzahlen wie Flugbenzin hatte, als Achsen noch abgeschmiert sein wollten – und als Volvo-Gründer Assar Gabrielsson zwar einen Kleinwagen, aber eben ausdrücklich „keine Seifenkiste“ bauen wollte.

Davon profitiert noch heute, wer einen Klassiker sucht, der sich – einen gewissen Willen zur regelmäßigen Pflege und ein gewisses Talent und Gefühl für Technik unterstellt – schlimmstenfalls sogar im Alltagsbetrieb bewegen lässt. Es sei vorausgesetzt, dass, wer sich heute einen Buckel kauft, keinen ABS-, ESP- und achtfach Airbag-gesicherten rollenden Computer

mit 20.000-Kilometer-Ölwechsel-Intervallen erwartet. Doch auch im 21. Jahrhundert lässt sich ein alter Volvo kommod und sicher und für einen veritablen Oldtimer gar einigermaßen günstig kutschieren.

Das war die gute Nachricht. Die schlechte lautet: Auch beim Buckel kann man gnadenlos hereinfallen. Zunächst also die Binsenweisheit Nummer eins: Das bessere Auto ist immer, noch einmal: immer die bessere Wahl. Wer schon basteln kann und vielleicht richtig gut ist – und einen guten Draht zur recht lebendigen Szene hat -, der mag auch rostige Lauben mit laut singender Hinterachse und geschwätzig klappernden Ventilen nehmen. Wer vielleicht doch lieber das Fahren vor das Schrauben setzt, der möge gut auf ein paar Dinge Acht geben. Allerdings hat er beim Buckel wieder einen Vorteil gegenüber gewissen Exoten: Volvos Klassiker birgt keine echten Geheimnisse.

Wer sich einen Buckel kauft, muss wissen, dass er seine Garage, seinen Geldbeutel und seine Geduld mit einem mindestens 40 Jahre alten Automobil belastet. Duett-Fahrer haben's etwas besser, der Kombi wurde noch vier Jahre länger gebaut – aber auch kein Stück mehr modernisiert. So hat es der frischgebackene Volvo-Pilot potentiell mit ganz vielen Sorten Auto zu tun. Für viel Geld gibt es sehr fein restaurierte Ausstellungsstücke, mit denen es sich fast so locker vom Platz fahren lässt wie mit einem V 40 vom Gelände des nächsten Volvo-Händlers. Für kleines Geld erhält der Buckel-Neuling schlimmstenfalls Schrott. Dazwischen ist

schlicht alles möglich – im Falle des Buckel sind das sogar relativ häufig unverbastelte und recht gut erhaltene Wagen im Originalzustand. Weil das so ist, sehen viele Buckel auf den ersten Blick auch besser aus als sie in Wahrheit sind, und angesichts von keineswegs unüblichen Laufleistungen um die 300.000 Kilometern beim zuletzt eingebauten B 18-Motor schrecken den begeisterten Käufer auch hohe Zählerstände nicht. Doch was ist begehrte Patina, was dann doch schon ganz und gar nicht handfester Rost? Was klingt so schön nach knorrigem altem Auto – und Buckelmotoren klingen ja nun wirklich herrlich kernig – und ist doch in Wahrheit ein alter Schwede mit vielen, vielen Mittsommernächten auf dem (na ja, eben) Buckel?

Keine Angst, das lässt sich herausfinden, und das ist gar nicht mal so sehr schwierig. Obendrein sind die technisch ausgereiftesten Wagen der jüngsten Baujahre, also PV 544 aus den 60ern, immer noch wundervolle Oldtimer mit dem Flair der Jahrhundertmitte. Es muss also nicht unbedingt einen PV 444 ohne Heizung und mit fragwürdigen TÜV-befriedigenden Blinkerlösungen suchen, wer ein Auto mit viel Charme und Nostalgie fahren möchte. Andererseits hat so ein PV 444 der frühen Jahre – vielleicht gar in spartanischer Export-Version - natürlich so das gewisse Etwas.

Es geht also los, das Objekt der Begierde will so nüchtern wie möglich begutachtet sein. Das ist nicht ganz einfach, aber es gilt eisern die Devise: Genau hinschauen

und notfalls hartnäckig nachfragen lohnt immer. Je mehr Original-Unterlagen, desto besser, je lückenloser die Biographie, desto größer das Vertrauen. Am Ende aber bleibt die Inspektion. Wer kundige Freunde hat, der hole ihren Rat ein. Clubs helfen weiter. (Wie ist da der Kontakt zu Oldtimer-Markt? Kann man das so stehen lassen als Querverweis? Sonst streichen.)

Zunächst wäre da der äußere Eindruck, also in erster Linie das Blech. Da haben die Schweden zwar allerhand gegen den Rost unternommen, ab 1962 gab es gar Hohlraumversiegelung, aber auch der schon rendensartlich prachtvoll Schwedenstahl gibt nach, wenn die Bedingungen nicht so sind wie sie sein sollten. Wo es schon blüht, fällt die Diagnose leicht, ansonsten hilft etwa ein Magnet beim Aufspüren von Spachtelstellen. Mag der Buckel auch einen guten Ruf haben, man suche nach der Korrosion, wo man's auch bei jedem anderen Auto täte: Als erstes an den Unterkanten der Türen. Sind die Ablauflöcher verstopft, steht auch in Volvo-Türen Wasser, bindet Dreck und wartet auf die Gelegenheit zum rostfördernden Kontakt mit dem Metall. Glockenhell tönendes Türblech ohne braune Spuren oder verräterische Pickel ist ein gutes Zeichen und ein erster Verweis auf kleine Folgekosten: Türen sind rar und teuer.

Wir bleiben in der unteren Etage und sehen uns die Kotflügel an. Dort rostet es gern und vor allem an jenen Stellen, wo Schrauben Dinge miteinander verbinden, also am Übergang zur Karosserie, an den

Leuchten (hinten wie vorn) und überall dort, wo Schmutz und Steine aufprallen und sich festsetzen. Eine besonders sensible – und recht schnell aufschlussgebende – Zone sind die Übergänge zwischen Kotflügeln und Karosserie. Rostpickel, ob offen oder schlimmstenfalls überlackiert, lassen unter Umständen Schlimmeres vermuten. Lackierte Kederbänder sind von vornherein verdächtig, ebenso übrigens wie Farbe auf Fenstergummis. Ausbesserungen am nicht zerlegten Auto sind absolut statthaft, eine Komplettlackierung bei eingebauten Fenstern und Anbauteilen zumindest verdächtig. Es gilt wie stets: Gummis vorsichtig anheben und prüfen, ob's darunter im stumpfen Originallack weitergeht. Womöglich findet sich Rost oder gar poröses Blech. Merke: Kann Wasser etwa an den A-Säulen ins Innere abfließen, verteilt es sich auch in die Schweller und wer weiß wohin.

An den Kotflügelanschlüssen darf auch das Blech respektive der Lack darauf nicht wellig wirken. Wo es draußen nicht glatt ist, geht es auch drinnen eher schrumpelig zu.

Porös kann es auch in den Lampentöpfen der vorderen Kotflügel werden. Sie sind aus Blech, sehr tolerant gegenüber untermietswilligem Schmutz und somit rostanfällig. Ähnliche Eigenschaften hat der achtere Steinschlagschutz, der sich mitunter nur gegen Kiesel größeren Kalibers zu wehren wusste, ordinärem Straßendreck aber eine sichere Bleibe gewährte. Die Bördelkanten der Radläufe sollten ohnehin zum Inspektionsprogramm zählen.

Auch in weiteren Punkten unterscheidet sich der Buckel nicht von anderen Autos, wenn es ans Rosten geht. Anfällig sind die Schweller und namentlich ihre Enden, wo viele Bleche aneinandergeschweißt sind, und wo sich beim Fahren aufgewirbelter und hochgespritzter Dreck gern einnistet, Feuchtigkeit bindet und das Korrosionsförderprogramm startet.

Eine Etage höher sollte sich der potentielle Käufer das Innere des Kofferraums und dort besonders die Reserveradmulde (ab Baujahr 1954) respektive das Staufach fürs fünfte Rad am Wagen (auch später im Duett) ansehen. Blättert es da oder öffnet sich der Extra-Blick auf Hinterachse oder Straße, wird es teuer. Meist ist das schon von außen zu erkennen: Rostet es im Untergeschoss, schwitzt es nach oben durch. Das ist dann bis zu verräterischen Spuren an der Heckscheibendichtung auszumachen.

Etwas weniger problematisch sind Durchrostungen an einer weiteren klassischen Stelle: dem Fußraum um die Pedalerie. Dort lässt es sich mit schlichten Blechen noch verhältnismäßig gut schweißen. Komplizierter wird es bei größerem Fraß an der Frontmaske, Ersatz ist da nicht so leicht zu beschaffen. Übrigens sind mittlerweile manche Buckel mit Kotflügeln aus Kunststoff ausgestattet. Ob Blech oder Plastik ist teils schlicht Ansichtssache. Doch Nicht-Puristen, die sich über rostresistente Teile freuen, sollten gewarnt sein: Auch Kunststoff will gut verarbeitet, passend eingebaut und wohllackiert sein.

Rost im Kofferraum ist übrigens mitunter Folge brachialer Gewalt, die nicht einmal mutwillig ausgeübt sein muss. Wer vergisst, dass ein Buckel-Kofferdeckel keine Gasdruckdämpfer, sondern einen altmodischen Gelenk-Feststeller hat, drückt den Deckel zu, ohne ihn entriegelt zu haben. Das bekommt dem Gestänge nicht, die Scharniere ächzen, Blech verzieht sich, und es regnet fortan hinein. Die heute so vielzitierten Spaltmaße geben Aufschluss – der Buckel will da aber bitte nicht mit heutigen Autos verglichen sein.

Vorn dagegen verlangt ein schlichtes Rohr die ungeteilte Aufmerksamkeit des weit vornübergeneigten Publikums. Obwohl im allgemeinen selbsttragend, hält die Karosserie des Buckel den Motor am ausgestreckten Arm, genauer: an zwei Auslegern vorn vor der Spritzwand. Die sind an den Enden per Rohr verbunden. Das sorgt für enorm wichtige Stabilität. Ist das Stück marode, leidet der ganze Wagen. Die beiden Träger sind auch nicht ohne. Sie setzen sich in Form zweier Holme nach hintern unterm Wagenboden fort und haben ebenfalls das Zeug zum Rostherd. Wer unterm Auto Richtung Heck wandert, sollte bei der Gelegenheit den Tank nicht unbeachtet lassen. Der Spritverlust aus einem altersschwachen Treibstoffreservoir kann gar nicht so teuer sein wie die Renovierung, höchstens gefährlicher.

Einmal unter dem Wagen sollte der Blick natürlich auch der allgemeinen Technik gelten. Beim Buckel sind das neben

Öllecks und maroden Leitungen vor allem die Aufnahmen der Federung. Bei der Limousine rosten da gern einmal die Pfannen, in denen die Schraubenfedern ruhen, beim Duett sind größere Schäden am eigentlich ziemlich soliden Kastenrahmen ein Alarmzeichen erster Güte. Beide neigen zur Rostblüte, wo die Vorderachse mit der Karosserie respektive dem Rahmen verschraubt ist.

Der ganz genaue Blick lohnt sich übrigens auch, wenn der noch so prächtige Buckel mit den überaus attraktiven und beliebten Breitreifen auf entsprechend voluminösen Felgen vorfährt. Für derart viel Gummi haben die Volvo-Leute ihren Alleskönner in den 40er Jahren denn doch nicht gebaut. Buckel haben vielleicht so manche Rallye überstanden – nicht zuletzt dank doppelter Stoßdämpfer an jedem Rad und eben breiter Räder. Viel Masse aber belastet Lenkung und Radaufhängung, namentlich an den Achsschenkeln und den Bundbolzen, über Gebühr.

Wer nun draußen alles fein manierlich vorgefunden hat – Chrom, Lack, Scheiben, Vollständigkeit – der lasse Luft hinein ins hoffentlich nicht muffige Auto und inspiere das Interieur. Das übrigens manchmal viel mit der Außenwelt zu tun hat. Da wären zunächst die Fensterdichtungen, aber auch die der Pedale. Unter den Matten und um die Treter für Kupplung, Bremse und Gas lauert schlimmstenfalls schon wieder die rötlichbraune Pest. Bei dieser Gelegenheit lassen sich auch die Pedalhebel auf unmä-

Big großes Spiel prüfen. Eine arg belastete Pedalwelle vermag ganz schön zu ärgern.

Wieder aufgetaucht, lohnt der Blick in die Runde. Armaturenblettpolsterung und Sitzbezüge sind im Buckel stets hübsches Mobiliar gewesen und nur für viel Geld in originalgetreuen Zustand zu versetzen. In bester skandinavischer Bootsbauermanier haben die Volvoleute auch den Laderaum des Duett einst mit viel Holz versehen. Das ist zwar nach jahrzehntelangem Verschleiß wiederherzustellen, kostet aber ebenfalls allerhand Mühe. Oder Geld.

Türen schließen – das Licht geht aus. Seit 1954 sollte das per Kontaktschalter funktionieren. Ein kleines und feines Detail. Doch auch so etwas will repariert sein und kostet allerhand Arbeit bei Versagen. Im Duett freut sich der Fahrer über die umlegbare Rücksitzlehne – auch die sollte funktionieren.

Dazu kommen die unterschiedlichen, teils im Fahrerfußraum montierten Heizungen, die in den 50er Jahren beileibe keine Selbstverständlichkeit waren. Sie sind wartungsarm, der Ganzjahres-Oldiefahrer freut sich vermutlich jedoch just im Volvo, wenn sie wärmen.

Das alles gilt fürs gesamte Innere. Es sollte funktionieren – und oft tut es das auch. Just deshalb sollte der vielleicht schon etwas Oldtimer-erfahrene Käufer die Augen offen halten. Die meisten Buckel können immer noch so einiges – da übersieht man gern einmal etwas, das sich im Nachhinein als teuer herausstellt.

Ohren auf heißt es dagegen im Maschinenraum. Kommen Motor, Getriebe, Kardanwelle und Differential ohne größere Lecks daher – und hat namentlich die Kardanwelle in den Gelenken und der Verzahnung am Ende kein Spiel -, gilt es, das Herz des Wagens zu prüfen. Da handelt es sich um Motoren von B 4 bis B 18, und wieder einmal gilt: Die jüngsten sind die besten. B 18-Maschinen haben fünffach gelagerte Kurbelwellen, sind deswegen vielleicht nicht gar so drehfreudig, aber selbst nach heutigem Maßstab erfreulich langlebig. Wer also möglichst viel Buckel fahren will, sollte einen der ab 1961 gebauten nehmen. PV 544 zünden, leuchten und hupen überdies mit der Kraft der zwölf Volt. Außerdem gibt es nach wie vor erfreulich viele Technik-Komponenten zu kaufen.

Dennoch gilt generell: Ein völlig ausgeleuchteter Buckelmotor ist eher selten. Fürs „ich rolle“ bedarf es eines Dauerläufers, und den hatten alle Buckel. In den 40er Jahren waren das immer noch wartungsbedürftige Aggregate, die letzten Buckelmotoren aber hatten echte Steherqualitäten, sie waren sogar vollgasfest. Ein erstes Indiz dafür, das sie das nicht mehr sind, könnten Ölspuren sein. Wo die Kurbelwelle endgelagert ist, sorgten Filzdichtungen für ausreichend Rückhalt. Unterm ständigen Druck von heißem Öl aber neigen auch die stabilsten Filzringe zum Verharzen und lecken schließlich. Simmeringe helfen da ab, allerdings muss dann Material abgedreht werden. Die Ölversorgung ist dagegen meist sichergestellt,

nur ältere Modelle neigen zum Schwächeln. Hinterachsen der frühen Baujahre dürfen ebenfalls ein wenig Öl verlieren, der Verlust sollte sich aber im Rahmen halten.

Ansonsten geben die Buckel-Motoren wie gesagt keine Rätsel auf. Da empfiehlt sich der bewährte Test, im abrupt eingeleiteten Schiebetrieb nach Vollast auf größere Ölwolken zu achten, da gibt auch das gute alte Kompressionsdiagramm ordentlich Aufschluss. Lastwechsel sollten vor allem bei den jüngeren Modellen keine Überraschungen bieten, und gut eingestellte Ein- wie Zweivergaseranlagen machen schon vom Start weg weniger Probleme als so genannt moderne Einspritzmotoren mit besserwisserischer Kaltstartelektronik. Die Kupplung macht bloß Probleme, wenn sie verschlissen ist. Die Mechanik besteht aus klassischem Hebelwerk.

Blau- oder schlimmer: schwarzgefärbte Abgase beim schlichten Gasgeben deuten ebenfalls auf allgemeinen Verschleiß hin. Die üblichen Verdächtigen sind Kolbenringe, Ventilführungen und Zylinderlaufbahnen. Abhilfe schafft da bloß noch die gründliche Motorüberholung (je nach Können gar nicht so schlimm bis sündhaft teuer) oder der – durchweg teure – Kauf eines Tauschmotors. Bläuernde Buckel oder sonstwie rauchende sind ohnehin nicht der Weisheit letzter Schluss, vor allem, wenn der moderne Alt-Volvo-Fahrer umweltbewusst unterwegs sein will. Immerhin gibt es seit einiger Zeit sogar Katalysatoren für einige der Buckel-Motoren.

Bleibt ein ewiges Manko namentlich der schnelleren Buckel. Das Bremsen mit alten Autos will - vor allem für jüngere Fahrer – gelernt sein. Der Buckel hatte zwar von Anfang an hydraulische Bremsen, aber eben auch Trommeln und Backen. Die neigen leider zu einem gewissen Eigenleben. Trommelgebremste Autos neigen dazu, sich beim Bremsen zu neigen – mal nach links, mal nach rechts. Je schärfer ins Pedal getreten, desto größer zwar das Fading (heiße Bremsen verlieren an Wirkung), der größere Druck aber führt auch zu konstanterer Bremsleistung an den vier Rädern. Das mag im Notfall den ganzen Fahrer fordern und sehr aufregend sein. Das gefährdet ihn aber auch – und so ganz nebenbei auch die übrigen Insassen. Kein Wunder, dass viele Buckeleigner, selbst die ganz puristischen, ihren Wagen irgendwann mit moderneren Bremsen ausgerüstet haben. Das war nicht gar so schwer, waren Scheibenbremsen doch praktisch ab Werk erhältlich. Im zeitweise parallel hergestellten Amazon hatte Volvo die sicheren Scheiben schon verbaut, und sie passten inklusive Bremskraftverstärker trefflich auch in den guten alten Buckel. Bremscheiben im Oldtimer sind nicht unbedingt ein Schönheitsfehler, sie sind ein echtes Sicherheitsplus, wenn das Auto auch abseits von Ausstellungshallen bewegt wird. Obendrein sind sie im Falle des Buckel ein zeitgenössisches Zubehör und somit auch beim TÜV und auf dem Weg zum H-Kennzeichen nicht immer gleich ein Hindernis.

So, der tolle Buckel aus dem Inserat hat sich also als trefflich erhaltenes, nicht tropfendes und ziemlich vollständig erhaltenes Exemplar herausgestellt, das seinen Preis wert zu sein scheint. Bleibt die Probefahrt. Egal, ob auf Knopfdruck oder per Zündanlassschalter zum Leben erweckt, sollte der Motor alsbald einigermaßen rund laufen. Die ganz alten Modelle mit Carter-Vergaser sind echte Oldtimer und dürfen etwas zickiger sein, für unnötig stotternde PV 544 aus der Zeit nach 1962 und gute ältere bedarf es schon genauerer Erklärungen. Ist der Buckel auf Betriebstemperatur, sollte er eigentlich bloß noch Spaß machen. PV 444

und PV 544 sind straff, aber nicht unkomfortabel gefedert und von überraschend satter Straßenlage. Das große Lenkrad hilft im flinken Kurvenkurs, sollte sich aber stets präzise und zielgenau nach links und rechts drehen lassen. Gangwechsel sollten sich ohne größere Geräuschentwicklung – selbst bei den teilsynchronisierten frühen Exemplaren - vollziehen lassen. Ganz wichtig ist, dass die per Welle angetriebene Hinterachse ihre Aufgabe ohne größeres Heulen verrichtet. Wimmern von achtern heißt investieren. Es deutet auf erheblichen Verschleiß hin.