

Dramen- Wahl?



Hochsensibler Technologieträger:
Kaufberatung Volvo 480

Der Volvo 480 gilt als Nachfolger des legendären P 1800 ES „Schneewitchensarg“, mit dem er zumindest eins gemeinsam hat: Eine oft recht bescheidene Verarbeitungsqualität. Die paart sich beim 480er mit einem Hightech-Anspruch Volvos zu einer unheiligen Allianz, der weniger versierte Schrauber schnell unterlegen sind. Wer als Kind indes schon gerne mit dem Elektronik-Baukasten gespielt hat, wird am 480 seine Freude haben...

Es war der 1985 vorgestellte 480, der bei Volvo die bis heute andauernde Frontantriebs-ära einleitete. Das in Göteborg schnittig gezeichnete Kombicoupé war auf Wunsch US-amerikanischer Volvo-Händler aufgelegt worden, die nach einem sportlichen Auto verlangt hatten.

Diesem Anspruch wurde der ab 1986 ausgelieferte kleine Volvo gerecht: Er begeisterte durch hervorragende Fahreigenschaften, für die der geeignete Kunde indes auch tief in die

Tasche greifen musste – so tief, dass der 480 aufgrund eines ungünstigen Dollarkurses in den USA schließlich nie verkauft wurde.

Ein Kosmopolit war er dennoch: Die Motoren (die bei Volvo stark überarbeitet wurden) lieferte Renault zu, und gebaut wurde der Schwede in den Niederlanden im ehemaligen Daf-Pkw-Werk, das Volvo zehn Jahre zuvor übernommen hatte.

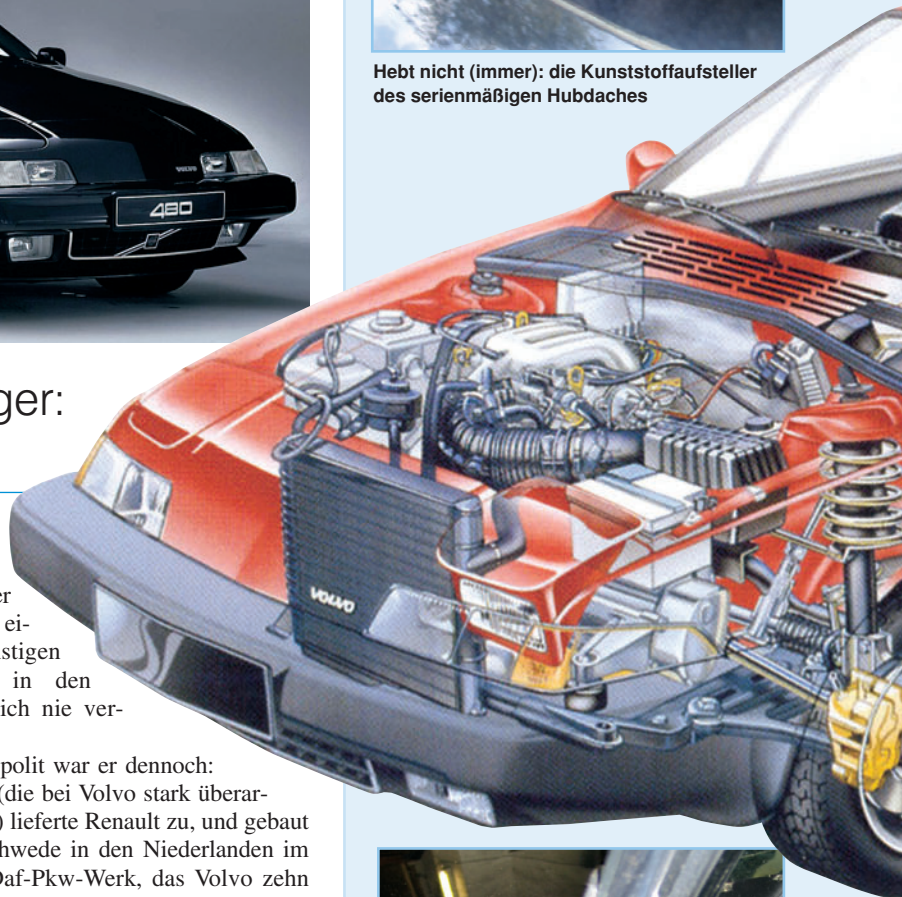
Heutige 480-Fans vermuten genau hier die Krux: „Die oft bescheidene Qualität lässt mich vermuten, dass die Holländer während der Arbeit gern mal den ein oder anderen Joint geraucht haben“, mutmaßt etwa Richard Junghans aus Hamburg augenzwinkernd. Junghans ist Gründungsmitglied des 480-Clubs und hat sich seit längerem beruflich auf die kleinen Schweden spezialisiert. Er untermauert seine These durch eine Anekdote: „Es gab mal eine Sonderserie des 480, den GT, der sich vor allem durch eine Antischlupf-Regelung auszeichnete. Just die wurde aber bei vielen Autos vergessen, woraufhin Volvo den Käufern 500



Risse, Dellen, Unfallschäden an der Frontstoßstange? Ersatz wird richtig teuer...



Hebt nicht (immer): die Kunststoffaufsteller des serienmäßigen Hubdaches



Wasser marsch: Durchlässige Dichtungen ziehen Nässe und Rost im Heck nach sich



Mürbe? Bei Wassereintrüben gammelt der Kofferraumboden



Ist der Ablauf zu, kann Wasser ins Steuergerät laufen!



Aqua ante portas: Auch durch die Seitenlichter dringt es ein



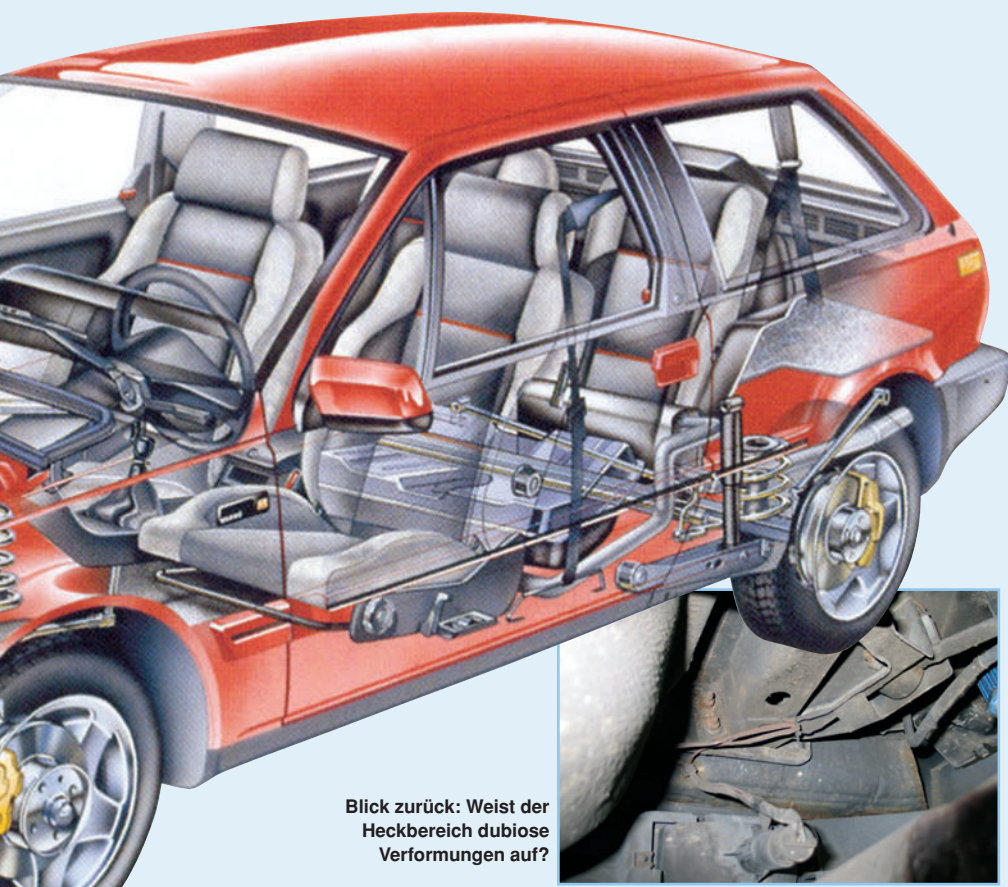
Und so sehen sie aus, die Folgen von Wassereintrüben



Heckwischer: Geht er nicht, ist meist ein Kabelbruch schuld



Gefahr: Unter der geklebten Scheibe blüht es unerkannt



Blick zurück: Weist der Heckbereich dubiose Verformungen auf?



Vorsicht Unfall: Sind die Längsträger faltig?



Der Rost-Klassiker: gammelnde Türfalzen



Bumerang: Auch durch die Rücklichter dringt Wasser ein



»Best for Cars« – die Spezialversicherung für besondere Fahrzeuge.

Vorteile, die für sich sprechen:

- Äußerst günstige Versicherungsbeiträge für nicht alltägliche Fahrzeuge.
 - Auf Ihre Bedürfnisse abgestimmter Versicherungsschutz.
- Kompetente Beratung durch Experten.
 - Kundennaher Service durch unsere Fachleute vor Ort.

Interessiert?

Lassen Sie sich von unseren Experten ein Angebot erstellen – es lohnt sich!

Württembergische Versicherung AG
Stichwort »Best for Cars«
70163 Stuttgart

E-Mail:

oldtimer.service@wuerttembergische.de

Fax 0711 662-1159

Oder rufen Sie uns gleich an:

0180 11 22 900



Württembergische
DER FELS IN DER BRANDUNG

Ein Unternehmen der Wüstenrot&Württembergische AG



Fußraum: Ist es hier feucht, droht der Steuergerät-Exitus



Bei richtiger Wartung und Bedienung haltbar: der Turbo



Rostvorsorge de luxe: Der Boden macht fast nie Probleme

Mark Nachlass gewährte.“ Diese Nachlässigkeit habe unter anderem dazu geführt, dass bei identischen, kurz hintereinander gebauten Autos Kabel mit derselben Funktion mal diese, mal jene Farbe hätten.

„Volvo hat die Qualitätsmängel zum Teil dadurch aufgefangen, dass in den Fachwerkstätten eine intensive Nachkontrolle und -betreuung der Autos erfolgte“, weiß Junghans. So habe der Hersteller etwa die anfangs verbauten und kurzlebigen Kunststoffaufsteller der Hubdächer stillschweigend durch dauerhafte Exemplare ersetzt. Auch die Hohlraumversiegelung wurde in den Werkstätten regelmäßig aufgefrischt. „Deshalb ist eine möglichst lange Wartungshistorie in der Vertragswerkstatt ein echtes Kaufargument“, rät der Hamburger.

Marcus Lurz, Mitglied des Volvo-Club Deutschland e. V. und langjähriger 480-Selbstschrauber, ergänzt: „Schrauberfreundlich ist keines der Autos, und je besser sie ausgestattet sind, desto schwieriger wird es. Der SchrauberGAU ist ein 480 Turbo mit Automatik und Klimaanlage; dann ist der ohnehin knappe Bauraum durch lauter Kühler, Wärmetauscher und Schläuche vollends verfüllt!“

Somit dürfte die Rahmenhandlung klar sein, folgen Sie uns nun in die mannigfaltigen Details...

Karosserie

Das größte Problem des 480 sind Wassereinträge – die im Innern des Autos eine rostaktive Atmosphäre schaffen! Alexander Wieländer vom 1. Volvo-480-Club rät daher: „Der erste Programmpunkt ist der Geruchstest: Müffelt der 480 innen?“ Falls ja, muss nicht nur der Boden des Kofferraums genau inspiziert werden, Wieländer rät auch dazu, die Seitenverkleidungen abzunehmen und mit Spiegel und Taschenlampe rund um die Radläufe innen nach Rostansätzen zu suchen. „Ein gutes Indiz ist der Wagenheber. Zeigt er Korrosion, hat die Nässe ihren Weg gefunden.“

Der führt meistens an den Rücklichtern vorbei, an den seitlichen Leuchten oder an der Heckklappendichtung. „Dann empfiehlt es sich auch, die Dichtung anzuheben und darunter nach Gammel zu suchen.“

Nächste Checkpunkte der Karosserie sind die hinteren Radläufe (besonders, wenn diese umgebördelt wurden, um Breitreifen Platz zu schaffen), die Türunterkanten und der Blechbereich rund um die Frontscheibe. „Die ist geklebt. Wurde sie mal unsachgemäß getauscht, nistet sich im Rahmen der Rost ein“, erklärt Richard Junghans, und Marcus Lurz ergänzt: „Manchmal sind dann sogar die A-Säulen angegriffen.“

Von unten ist kaum mit rostigen Überraschungen zu rechnen, Boden und Schweller gelten als dauerhaft resistent. „Hier gammelt eigentlich nur der Motorträgerahmen“, so Wieländer. Viel wichtiger ist das Forschen nach Unfallschäden im Heckbereich und entlang der Längsträger vorn, die von den Radhäusern aus einsehbar sind. „Diese Partien bestehen aus höchstfesten Blechen, die sich nicht



Schöner schrauben war gestern: Der enge Volvo-Motorraum ist reichlich vollgepackt. Dafür gilt das Triebwerk, das auf einem Renault-Block basiert, als sehr zuverlässig und langlebig – es gibt Exemplare mit über 500.000 Kilometern auf dem Buckel. Wichtig: der regelmäßige Zahnriemen- und Spannrollenwechsel und die Verwendung vollsynthetischen Öls beim Turbo. Gefahr geht inzwischen von mürben Kühlerschläuchen aus



Saubermann: Deutsche 480er gab es nur mit geregeltm Kat



Steuergeräte: wie aus dem Elektronik-Baukasten



Verschlossene Schaltgestänge: böse Getriebebeschäden drohen



Bunt und anfällig: die Druckschläuche des Laders



Chronisch überlastet: die Lichtmaschine

richten lassen, sondern immer ausgetauscht werden müssen!“ warnt Junghans. Kurz: „Selbst nach heftigen Einschlügen kann das Auto wegen der Kunststoffteile äußerlich noch völlig normal aussehen, während die Prallfänger hinter der Stoßstangenbeplankung total deformiert sind.“

Technik

Der Technik-Check setzt ebenfalls an der Unterseite an. Hier gilt es vor allem, die Manschetten der Antriebswellen zu inspizieren. „Besonders auf die linke innere Manschette ist zu achten. Das Gelenk in ihrem Innern läuft in Getriebeöl. Ist die Manschette kaputt, droht Öl-mangel in der Schaltbox“, sagt Junghans.

Nächster Programmpunkt sind die Querlenker- und Stabilisatorbuchsen sowie die Bremsen rundum: Vorne gelten die vor 1992 verbauten, nicht innenbelüfteten Scheibenbremsen als unterdimensioniert, hinten sind die Sättel und der Handbremsmechanismus eine einzige Katastrophe. Junghans: „Die Brems-

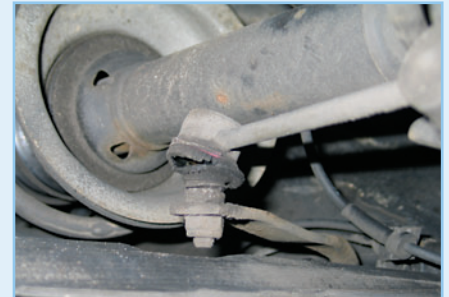
Der heutige Marktwert*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
480 ES	1986 bis 1995	-	2.000 €	1.300 €	400 €	100 €	32.990 DM
480 Turbo	1986 bis 1995	-	2.200 €	1.400 €	500 €	100 €	36.990 DM

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011



Chronisch krank und teuer: Die hinteren Bremssättel und Handbremsseile gammeln fest



Ausgebücht: Vom Querstabilisator abgesehen, bleiben die Fahrwerksbuchsen unauffällig



Antriebswellen: Solange die Gummimanschetten intakt sind, halten die Gelenke ewig



Nachrüstungsbeschluss: Fast alle 480 fahren mit der bissigeren Bremse des Turbo

Ersatzteilpreise Volvo 480*

Zahnriemen, Spann- u. Umlenkrolle	153 €
Turbolader (AT)	795 €
Antriebswelle (links)	375 €
Antriebswellengelenk außen (links)	149 €
Manschetten d. Antriebsw. (Satz/Seite)	20 €
Volvo-Ölfilter	10 €
innenbel. Brems Scheibe vorn	49 €
Satz Bremsbeläge	38 €
Bremszange hinten	139 €
Handbremsseile	50 €
Steuergerät	285 €
Kotflügel vorn	263 €
Scheinwerfermotor	175 €
Rückleuchte	153 €

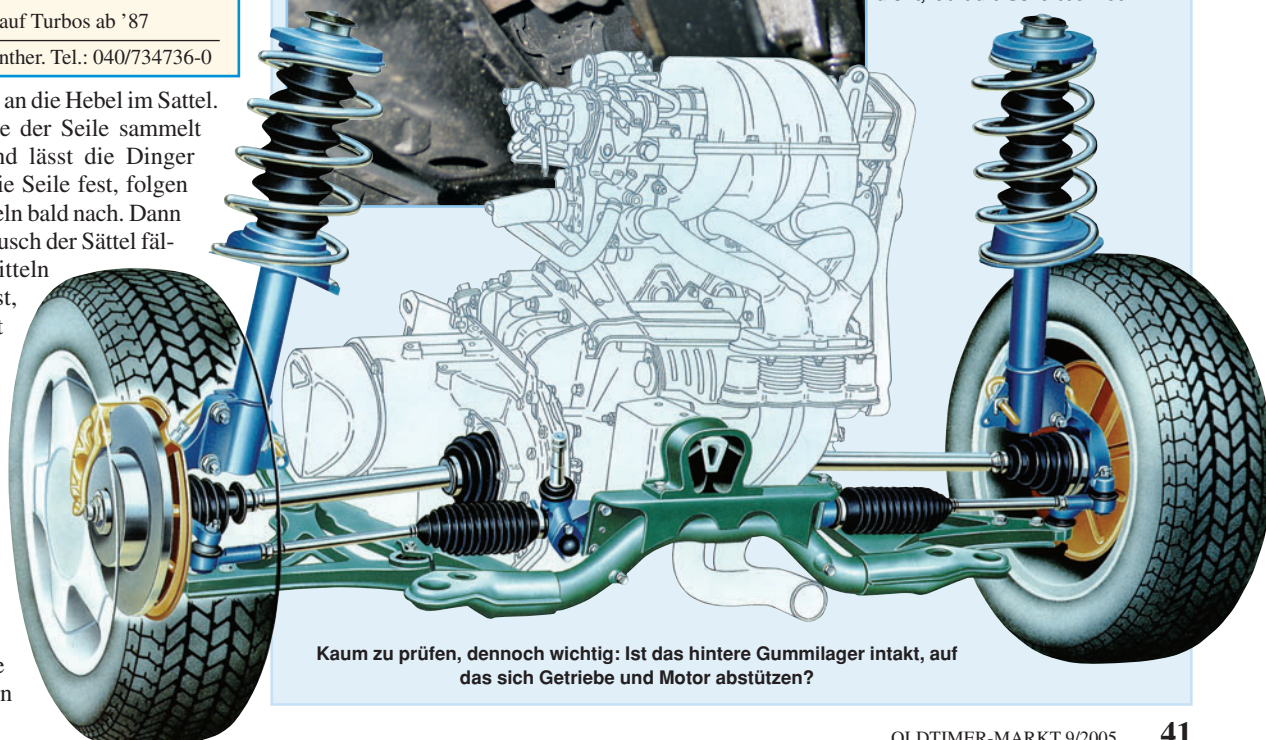
*Preise beziehen sich auf Turbos ab '87

Quelle: Wagner & Günther. Tel.: 040/734736-0

seile gehen von unten an die Hebel im Sattel. An der tiefsten Stelle der Seile sammelt sich Feuchtigkeit und lässt die Dinger festgammeln. Sind die Seile fest, folgen die Hebel an den Sätteln bald nach. Dann ist ein Komplettaustausch der Sättel fällig, der mit Heilmitteln nicht zu machen ist, weil diese feinjustiert werden müssen.“ Abschließend folgt ein Blick in den Motorraum: Zeigt die Ölpumpe Undichtigkeiten oder das Triebwerk selbst? Finden sich Wartungsaufkleber bezüglich eines Zahnriemenwechsels? Und – im Falle eines Turbo – ist ein



Getriebeöl-Pest: Die innere linke Antriebsmanschette ist mit Getriebeöl gefüllt. Hält sie nicht dicht, läuft die Schaltbox leer



Kaum zu prüfen, dennoch wichtig: Ist das hintere Gummilager intakt, auf das sich Getriebe und Motor abstützen?



Dauerhaft UV-stabil: Ausbleichen oder Rissbildung sind für das Armaturenbrett ein Fremdwort. Auch die Qualität der Schalter ist hochwertig. Oft finden sich Nachrüst-Sportlenkräder im 480



Finster: Bleiben Anzeigen dunkel, liegt das Problem...



...höchstwahrscheinlich in einem defekten Steuergerät



Fast schon Standard: Breitreifenumbauten



Ganz schön gerissen: die Kunststoff-Türtaschen



Wunde Wangen: Oft sind die Sitzflanken angegriffen,...



...wobei Stoffsitze anfälliger sind als Ledergestühl



Grauer Star: Die Rücklichter werden grau und milchig

originaler Volvo-Ölfilter verbaut? „Der hat nämlich ein zweites Rückschlagventil, das ein Leerlaufen der Steigleitung zum Lader verhindert“, erklärt der Hamburger. Gerade beim Turbo sind außerdem die Kühlerschläuche wegen der großen Hitzentwicklung oft porös und rissig.

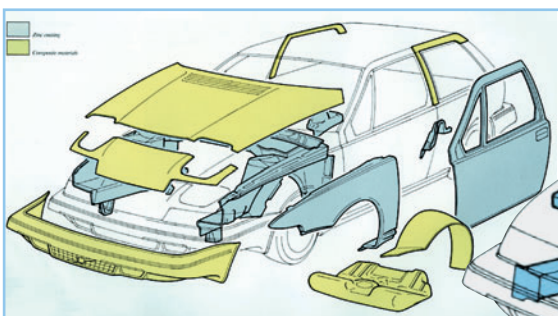
Der restliche Technik-Test muss per Probefahrt erfolgen. Es beginnt damit, beim Turbo auf seltsame Geräusche zu achten, die laut Lurz Folge gerissener Abgaskrümmen sein können. Ganz wichtig: Bei eingelegtem Gang darf der Schalthebel kaum Spiel haben. „Sonst sind die Buchsen des Schaltgestänges hin, die Gänge rasten nicht mehr sauber ein, und im Extremfall platzt das Getriebegehäuse!“, warnt Richard Junghans und ergänzt, dass Schaltboxen aus der 440/460-Serie nicht kompatibel seien mangels elektronischem Tachoantrieb.

Klopfgeräusche beim Rückwärtsfahren deuten auf ein gerissenes Getriebelager hinten hin, knackt es und wirkt das Auto schwammig, sind wahrscheinlich die Stabi-Buchsen ausgeschlagen. Selbstverständlich sollten Hand- und Betriebsbremse einem Funktionstest unterzogen werden sowie ABS und ASR, sofern vorhanden. Läuft der Motor im Leerlauf rappelig, kann das auf einen defekten Luftmassenmesser hindeuten, und seltsam schlappe Turbos kränken oft an porösen Druckschläuchen.

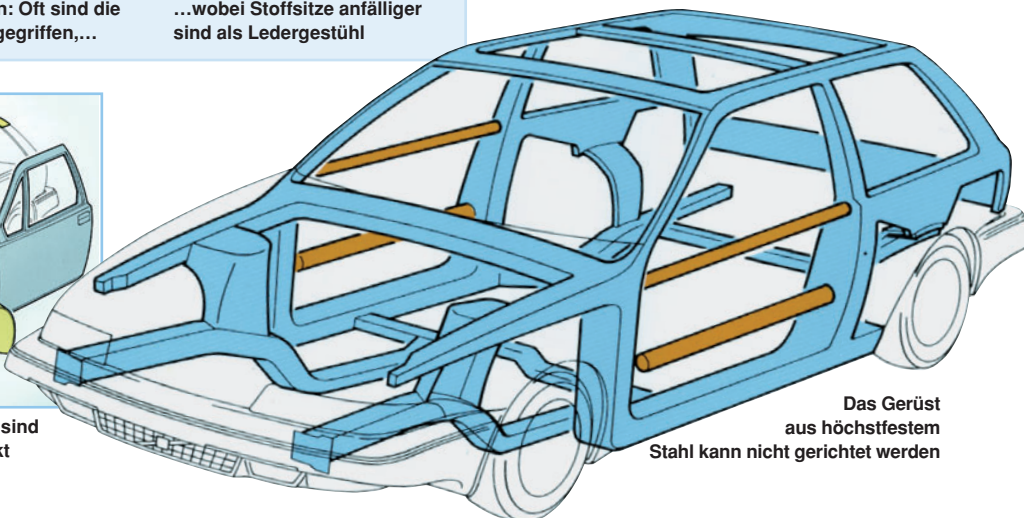
Das restliche Prüfprozedere spielt sich im Innenraum ab, weswegen Sie nach der Probefahrt gleich sitzen bleiben und den Motor laufen lassen können...

Interieur/Zierteile

Der 480 weist eine Menge Komfort- und Sicherheits-Features (bisweilen auch nur -Gimmicks) auf, die größtenteils von einem zentralen Steuergerät Befehle erhalten, dem CEM. Dies sitzt links neben der Lenksäule unterm Armaturenbrett. „Ist der Fahrerfußraum feucht, ist auch die Wahrscheinlichkeit hoch, dass das CEM Wasser abbekommen hat“, weiß 480-Fan Junghans aus Erfahrung. Hintergrund: eine verstopfte Ablaufbohrung im Motorraum links unterhalb der Frontscheibe. Dann sind nicht programmierte Vorgänge sozusagen programmiert. Wieländer: „Man muss sich vorher mithilfe des Handbuchs schlau machen, wel-



Gib Rost keine Chance: Alle gelb gefärbten Partien sind Kunststoffteile, graue Flächen sind ab Werk verzinkt



Das Gerüst aus höchstfestem Stahl kann nicht gerichtet werden

che Funktionen der Wagen hat, und diese dann alle nacheinander durchprobieren sowie jeden Schalter im Innenraum betätigen und auf die entsprechende Anzeige im Infocenter achten!“ Der Spezialist nennt eine Auswahl CEM-gesteuerter Funktionen: „Alarmanlage, Blinker, Hupe, Zentralverriegelung, Dimmer der Innenbeleuchtung, das Intervall von Front- und Heckwischern, die Schließautomatik der Seitenscheiben und des Hubdachs und und und...“ Immerhin ist das CEM keine Blackbox, sondern kann geöffnet und gereinigt werden, „manchmal ist es damit getan“, so Junghans. Wenn nicht, ist der Elektroniker im Volvo-Fan gefragt – oder der Ersatzteilkäufer umgänglicher, und dann wird’s teuer!

Teuer sind auch defekte Scheinwerfermotoren, die so geräuschlos wie möglich arbeiten sollten, kaputte elektrische Fensterhebermoto-

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Allgemeine Volvo-IG „Alter.Schwede.de“

Parkstraße 22
60322 Frankfurt
E-Mail: ig@alter-schwede.de
www.alter-schwede.de

Bremer Volvo-Club

G. Monsees
Am Kindergarten 2
28816 Stuhr

Volvo-Club Deutschland e. V.

Dieter Hengstwerth
Neuplatzer Weg 18
42855 Remscheid
Tel.: 02191/25811, Fax: /420965
E-Mail: volvoev@volvoclub.de
www.volvoclubs.de

1. Volvo IG Ost

Jörg Lütteropp
Postfach 3221
14750 Brandenburg
E-Mail: JLWORLD@freenet.de
www.doc-madison.de

Der kleine Elch

1. Volvo 480 Club Deutschland
Palisadenstr. 59
10243 Berlin
Tel.: 030/22196340, Fax: 030/22196341
E-Mail: info@der-kleine-elch.de
www.der-kleine-elch.de

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint einmal jährlich im Oktober.

ren, nicht funktionierende Anzeigen im Armaturenbrett, die laut Junghans ebenfalls zum Teil elektronisch gesteuert werden.

Alle anderen Malaisen wie gerissene Türtaschen, verschlissene Sitzbezüge und fehlende Knöpfe der Sitzverriegelungen sind offensichtlich. Marcus Lurz ergänzt, dass „das Armaturenbrett arbeitet, wodurch dessen Befestigungen brechen. Außerdem fallen die Elektroniktafeln öfters aus, der abgelesene Kilome-

Technische Daten: Volvo 480 ES/480 Turbo

Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; je zwei im Kopf hängende Ventile pro Zylinder, von Zahnriemengetriebener, obenliegender Nockenwelle betätigt; Multipoint-Einspritzung; Turbo: Garrett-Lader mit Ladeluftkühlung; geregelter Dreiwege-Katalysator
Bohrung x Hub	81 x 83,5 mm (ES 2,0 ab 1993: 82,7 x 93 mm)
Hubraum	1721 ccm (ES 2,0 ab 1993: 1996 ccm)
PS bei U/min	ES: 90 bis 102 (2,0: 108) PS bei 5400; Turbo: 120 bei 5400
Nm bei U/min	ES: 140 (2,0: 165) Nm bei 3900; Turbo: 175 Nm bei 1800
Kraftübertragung	Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe; Frontantrieb
Karosserie	Selbsttragende, teilverzinkte Ganzstahlkarosserie
Vorderachse	Einzelradaufhängung an Querlenkern und McPherson-Federbeinen
Hinterachse	Starrachse mit Wattgestänge, Schraubenfedern und Teleskop-Stoßdämpfern
Bremsen	Servounterstützte hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit Scheibenbremsen rundum (ABS optional)
Länge x Breite x Höhe	4258 x 1710 x 1318 mm
Leergewicht	1010 kg
Radstand	2502 mm
Höchstgeschwindigkeit	ES: 190 km/h; Turbo: 200 km/h
Bauzeit	1986 bis 1995
Verbrauch Ø	ES: 8 Liter Super/100 km; Turbo: 9 bis 11 Liter Super/100 km
Stückzahl	93.800
Kat-Nachrüstung	Kat ab Werk; Nachrüstung bei Importautos nicht möglich

terstand muss also nicht zwangsläufig die wahre Laufleistung widerspiegeln.“

Während die Armaturenbretter der UV-Strahlung bislang trotzen, bleichen die bumerangförmigen Rückleuchten ruck, zuck aus – ein Mangel, den der TÜV nicht gerne sieht.

Fazit

„Gerade der Turbo ist der sensibelste, aber auch spaßigste 480“, stellt Richard Junghans

klar, „aber auch der ist haltbar, wenn man ihn gut wartet, vollsynthetisches Öl fährt und den heißen Motor immer nachlaufen lässt.“ Marcus Lurz rät zum ab 1993 gebauten Zweiliter als bestem Kompromiss. Und Alexander Wieländer hält die ab Ende 1992 gebauten Autos für die besten – nun ist die Dramenwahl an Ihnen!

Text: Dirk Ramackers

Bild: Archiv/dr

OLDIE CAR COVER

Fahren Sie, wir versichern.

www.oldiecarcover.de

AB DREI FAHRZEUGE GÜNSTIGERE BEITRÄGE

SAMMLUNG

Seit 20 Jahren die Spezialisten für die Versicherung von Liebhaberfahrzeugen:
+++ Exoten +++ Youngtimer +++ Klassiker +++ Oldtimer +++

OCC Deutschland Wielandstr. 14 b, D-23558 Lübeck, Fon (0451) 8 71 84-0, Fax (0451) 8 13 20 38, occ@oldiecarcover.de
OCC Österreich Friedrich Schmidt Platz 4/3 a, A-1080 Wien, Fon (0810) 900 612, Fax (01) 9 02 99 - 37, occ@oldiecarcover.at