

IVA MAASING

Mein VOLVO AMAZON

Aus dem Schwedischen übersetzt von Walter Wolf

© 2001 by Walter Wolf-Verlag

ISBN 3-934820-03-4

Riedstadt 2001

Das Original erschien 1965 im Verlag FORUM in der Buchreihe *När-Var-Hur Motor-böcker* unter dem Titel *IVA MAASING Hur jag får ut mest av min Volvo Amazon*.

Dank: Die deutsche Übersetzung entstand mit freundlicher Unterstützung von Iva Maasing/Viken, Schweden.

Fotonachweis: Archiv Iva Maasing, Volvos Historisches Archiv, Archiv Walter Wolf

Umschlaggestaltung: Oliver Renner, Riedstadt

Alle Rechte vorbehalten, auch die der fotomechanischen Wiedergabe, in allen Formen wie Mikروفilm, Xerografie, Mikrofiche, Mikrocard, Offset usw. sowie der Speicherung und Reproduktion in allen elektronischen Medien.

Walter Wolf-Verlag
Hospitalstr. 41
D-64560 Riedstadt
fon +49(0)6158 915365
fax +49(0)6158 915367
info@ walter.wolf-verlag.de
www.walterwolf-verlag.de

Riedstadt 2001

Druck: Offsetdruck Schaffner GmbH, Riedstadt
Einband: Buchbinderei Schaumann, Darmstadt

Inhalt

Vorwort von Iva Maasing	5
Wie fährt sich ein Volvo Amazon?	7
Im Stadtverkehr 7 • Auf der Landstraße 8 • Auf schlechten Wegen 10 • Sonntagsausflüge und Urlaubsreisen 10 • Im Winter 11 • Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit 12 • Die verschiedenen Amazon-Modelle 13 • Welches Modell sollte man wählen? 15 • Die Entwicklung 15	
Volvo Amazon im Detail	20
Wir fahren Volvo Amazon	61
Neufahrzeug 61 • Richtig sitzen und sehen 62 • Sein Fahrzeug kennen lernen 63 • Die tägliche Routine 69 • An der Tankstelle 70 • Im Stadtverkehr 74 • Auf der Landstraße 74 • Wintervorbereitungen 75 • Parken im Winter 79 • Anlassen im Winter 81 • Fahren im Winter 81 • Frühjahrsdurchsicht 82 • Langstrecke und Urlaubsfahrt 83 • Sparsam fahren 85 • Was kostet es, einen Amazon zu unterhalten 87 • Wie lange halten die einzelnen Komponenten 87? • Schnelles Fahren und Frisieren 89	
So pflegt man (s)einen Amazon	98
Waschen 100 • Reinigen der Bezugsstoffe 103 • Abschmieren und Kontrolle der Flüssigkeitsstände 105 • Ölwechsel im Motor 112 • Wechsel des Ölfilters 113 • Die 10000 km-Inspektion 114 • Einmotten des Fahrzeugs 141	
Wir reparieren selbst	143
Wechsel des Wischerblatts 143 • Beschädigtes oder zerstörtes Scheinwerferglas 144 • Erneuern der Auspuffanlage 144 • Äußere Einstellungen 146 • Beseitigen von Dellen und Beulen 148 • Lackschäden 150 • Größere Reparaturen 152	
Fehler – und wie man ihnen begegnet	151
Sicherheit ist am wichtigsten 153 • Motor springt nicht an 153 • Motor bleibt beim Fahren stehen 166 • Fehler im Ölkreislauf 167 • Motortemperatur zu hoch 169 • Warnende Geräusche 172 • Fehler in der Kraftübertragung 173 • Fehler an Reifen und Bremse 174 • Sonstige Fehler 178	

Zubehör	183
Zum Nutzen und zur Freude 183 • Zur Erhöhung der Sicherheit 183 • Zum Schutz des Fahrzeugs 185 • Für Nachtfahrten 185 • Zum Wohlfühlen und zur Bequemlichkeit 186 • Erweitern des Gepäckraums 187 • Verzierungen 188 • Ausrüstung für Körperbehinderte 188	
Wir kaufen einen gebrauchten Amazon	189
Technische Daten und Einstellwerte für alle Amazon-Modelle	191

Vorwort

von Iva Maasing zur deutschen Übersetzung

Mitte der fünfziger Jahre stieg der Autoverkehr in Schweden explosionsartig an. Man muss sich vor Augen halten, dass es 1953 lediglich 431 085 Pkw gab und bereits vier Jahre später, also 1957, die Anzahl der Fahrzeuge auf 862 992 angewachsen war! Innerhalb von nur vier Jahren hatte sich der Fahrzeugbestand Schwedens verdoppelt!

Jährlich kamen etwa 100 000 neue Autos auf die Straßen. Für die meisten der frischgebackenen Fahrzeugeigentümer war es ihr erstes Auto. Viele wussten nicht, wie ein Fahrzeug zu pflegen ist, manche noch nicht einmal, wie man richtig fährt. Das Interesse an Information war groß und folglich auch die Nachfrage nach Autobüchern. Als im August 1956 auf der Verkäuferversammlung in Skövde Volvo den Amazon – oder wie er damals hieß: Amason – präsentierte, wurde dieses Modell schnell zu Schwedens meistverkauftem Fahrzeug. Da ich schon mehrere Bücher über den Buckel-Volvo geschrieben hatte, äußerten viele Leute den Wunsch, dass ich auch über den Amazon ein informatives und praktisches Buch schreiben sollte, das dem Besitzer Ratschläge gibt, wie man bei schlechtem Wetter fährt, wie man einen Amazon richtig wäscht oder abschmiert, wie man ihn selbst warten kann und



Iva Maasing 1964 am Steuer eines Volvo Amazon beim Reifentests.

wie man Fehler beseitigt. Obwohl ein Amazon ein einfaches und robustes Fahrzeug ist, kann auch hier z. B. ein Keilriemen reißen oder sich ein Zündkabel lösen.

Gesagt, getan! Schnell hatte ich Text und Bilder zusammen. Die Zeichnungen entstanden zu Hause im Arbeitszimmer, die Fotos wurden mit meiner alten Rolleiflex-Kamera aufgenommen. Und natürlich führte ich alle Reparaturen auch selbst aus, damit ich sicher sein konnte, dass das, worüber ich schrieb, auch im wirklichen Leben funktioniert.

Ab Mitte der sechziger Jahre, als in Schweden ein Auto zum Alltag gehörte, ließ das Interesse für Automobilbücher nach. Inzwischen hatte man gelernt, wie ein 140er zu fahren und zu pflegen ist! Die große Zeit der praktischen Automobilbücher war vorbei!



Iva Maasing
Viken im April 2000

Wie fährt sich ein Volvo Amazon?

Wenn Sie den größtmöglichen Nutzen von und die maximale Zufriedenheit mit Ihrem Fahrzeug haben möchten, dann sollten Sie sich schon vor dem Kauf darüber im Klaren sein, ob das ins Auge gefasste Fahrzeug auch wirklich zu Ihnen passt. Müssen Sie im Nachhinein feststellen, dass das Fahrzeug zu klein oder zu unbequem ist, hilft leider auch kein guter Rat mehr. Bevor wir fortfahren, ist es deshalb am sinnvollsten, eine Antwort auf die Frage zu geben, für welche Eigenschaften ein Volvo Amazon steht.

Im Stadtverkehr

Die Türen eines Amazon sind relativ breit und die Sitze hoch angeordnet und nicht sonderlich ausgeformt. Deshalb ist es kein Problem, Platz zu nehmen oder wieder auszusteigen. Das Gleiche gilt für die Rücksitze beim Viertürer. Beim Zweitürer ist es speziell für ältere Leute mühsam, auf den Rücksitzen Platz zu nehmen, aber im Gegenzug ist das Platzangebot dort größer und vor allem sind die Rücksitze absolut kindersicher. Die Scheiben sind relativ niedrig und die Säulen breit, weshalb die Sicht schlechter ist als bei Fahrzeugen mit einer moderneren Karosserie. Großgewachsene Fahrer haben es oftmals schwer, z. B. die Lichtzeichen einer Ampel zu sehen. Indem man die Möglichkeiten der Höhenverstellung der Vordersitze ausnutzt, lässt sich jedoch die Sicht nach oben oder nach unten verbessern. Die äußeren Begrenzungen des Amazon können vom Fahrer nicht eingesehen werden, die kompakten Außenmaße ermöglichen jedoch auch dem Ungeübten ein problemloses Rangieren selbst unter ungünstigen Platzverhältnissen.

Der Kofferraum bietet reichlich Platz für den Einkauf und einen zusammenklappbaren Kinderwagen. Zudem lässt sich alles einfach verstauen. Allerdings gibt es im Fahrzeug keinerlei zusätzliche Fächer für z. B. Handtaschen, Aktenkoffer usw.

Der Motor zieht selbst bei niedrigen Drehzahlen gut durch, weshalb man nicht gezwungen ist, fleißig zu schalten. Der kräftig getunte B 18D-Motor mit seinen 95 SAE-PS steht im Durchzugsvermögen seinem schwächeren Einvergaser-Pendant kaum nach. Alle Gänge besitzen eine ausgezeichnete Synchronisation und der Schalthebel ist leichtgängig, wodurch das Schalten einfach von der Hand geht.

Auch wenn die Bedienung relativ leicht ist, so sind die Lenk- und die Pedalkräfte doch ziemlich hoch, weshalb es speziell im Stadtverkehr anstrengender ist, einen Amazon zu fahren als manch anderes Fahrzeug. Zur Arbeitserleichterung kann man einen Amazon mit Automatikgetriebe wählen. Dieses schluckt jedoch gegen-



Volvo Amazon als viertürige Limousine

über einem Handschaltgetriebe einen wesentlich größeren Teil der Motorleistung, weshalb die Fahrleistungen geringer und der Benzinverbrauch höher ausfallen. Die Handbremse ist auch dann gut zu erreichen, wenn man angeschnallt ist. Der Sicherheitsgurt ist vom Typ Dreipunkt. Er ist leichter zu handhaben als bei den meisten anderen Fahrzeugen.

Auf der Landstrasse

Die Kopflastigkeit und die stabil aufgehängte Starrachse sind zwei Faktoren, die dazu beitragen, dass der Amazon gute Geradeauslaufeigenschaften und geringe Seitenwindempfindlichkeit besitzt sowie in Kurven untersteuert. Man ist deshalb mit dem Lenkrad nicht ständig am Rudern, wenn die Fahrbahn z. B. leicht geneigt oder es windig ist. Die Untersteuerungstendenz ist jedoch nicht so ausgeprägt, um schnellen Richtungsänderungen entgegenzustehen. Die Achsgeometrie und die robuste Auslegung sowie die verwindungssteife Karosserie bewirken, dass das Fahrzeug selbst bei forcierter Fahrweise nicht unbehaglich schwammig wird.

Auf der Autobahn kann man stundenlang Vollgas fahren – der robuste B 18-Motor hält das ohne weiteres aus. Die Ausführung B 18D (95 SAE-PS) besitzt ebenso wie der B 18B-Motor (P 1800S) keine Ansauggeräuschdämpfer, weshalb das Motorgeräusch bei starkem Gasgeben und hoher Motordrehzahl als störend empfunden werden kann.

Einige mit diesen Motoren ausgerüstete Modelle werden mit einem serienmässigen Overdrive ausgeliefert, weshalb man mit diesen Fahrzeugen schon extrem schnell fahren muss, um das störende Geräuschniveau zu erreichen. Außerdem kann man als Zubehör spezielle Ölbadluftfilter mit Ansauggeräuschdämpfung kaufen. Wind- und Fahrwerkgeräusche machen sich jedoch bei höheren Geschwindigkeiten wesentlich stärker bemerkbar.

Die Bremsanlage ist für das Leistungsvermögen des Fahrzeugs ausreichend, hat jedoch auch ihre Schwachpunkte. Alle Fahrzeuge mit vier Trommelbremsen des Duo-Servo-Typs, d. h. alle Standardmodelle (mit B 16 A bzw. B 18 A-Motor) ab November 1958 bis Juli 1964 sowie die Sportmodelle (mit B 16 B- bzw. B 18 D-Motor) ab November 1958 bis Juli 1961 leiden an ungleicher Bremswirkung und dadurch bedingt an Schiefziehen. Dies liegt an der enormen Selbstverstärkungskraft des Duo-Servo-Systems, die zu merklichen Reibunterschieden zwischen Bremsbelag und Bremstrommel allein schon durch äußere Einflüsse wie Feuchtigkeit führt. Fahrzeuge mit vorderen Scheibenbremsen erfordern relativ hohe Pedalkräfte, besonders wenn das Fahrzeug schwer beladen ist und mit hoher Durchschnittsgeschwindigkeit gefahren wird. Wer die notwendigen hohen Pedalkräfte nicht aufbringen kann oder will, rüstet sein Fahrzeug mit einem Bremskraftverstärker aus, der bei den Kombis und beim P 1800 S zum Serienumfang gehört. Fahrzeuge mit Duo-Servo-Trommelbremsen hingegen dürfen nicht (und brauchen dies auch nicht) mit Bremskraftverstärker nachgerüstet werden.

Obwohl die Federn und Dämpfer nicht so weich ausgelegt sind wie bei vielen anderen Fahrzeugen, kann man sich über den Fahrkomfort nicht beklagen. Als Schönheitsfehler der starren Hinterachse muss jedoch ihre Neigung betrachtet werden, auf Waschbrettpisten ins Stuckern und Hüpfen zu kommen.

Die Sitze geben dem Körper einen guten Halt. Die Vordersitze können sehr einfach so eingestellt werden, dass auch Personen sehr unterschiedlicher Größe eine bequeme Sitzposition finden; u. a. kann z. B. die Sitzhöhe in einem wesentlich größeren Bereich als bei den meisten anderen Fahrzeugen verändert werden. Die integrierte Rückenstütze der neuen Sitze sorgt dafür, dass man viele Stunden ohne Pause fahren kann, ohne Rückenschmerzen zu bekommen.

Die Lüftungsleistung, die durch das Heiz- und Lüftungssystem erzielt wird, ist meistens ausreichend. Von den Ausstellfenstern der Vordertüren hat man in unseren Breitengraden keinen allzu großen Nutzen und bei höheren Geschwindigkeiten verursachen sie Zug und Geräusche.

Der Tank mit einem Fassungsvermögen von 45 Litern erlaubt dem Fahrzeug eine praktische Reichweite von 350 bis 450 Kilometern, abhängig von Fahrweise und Geschwindigkeit. Ein etwas größerer Tank könnte jedoch nicht schaden.

Das Zweischiebenglas der Windschutzscheibe hält dem Aufprall von ziemlich kräftigen Steinchen stand, bevor es splittert, und selbst dann ist die beschädigte Stelle eng begrenzt und beeinträchtigt die Sicht nicht nennenswert. Im schlimmsten Fall, wenn der Besuch des Straßengrabens (oder gar ein Zusammenstoß) sich nicht vermeiden lässt, schützt die stabile Karosserie in Kombination mit den Sicherheitsgurten die Passagiere recht ordentlich. Um alle Öffnungen der Karosserie laufen geschlossene Profile, weshalb es schon äußerster Belastung bedarf, um z. B. das Dach einzudrücken. Der aus Dünoblech gefertigte Instrumententräger, der eingedrückt wird, wenn z. B. ein Knie dagegen schlägt, ist ein weiteres Sicherheits-