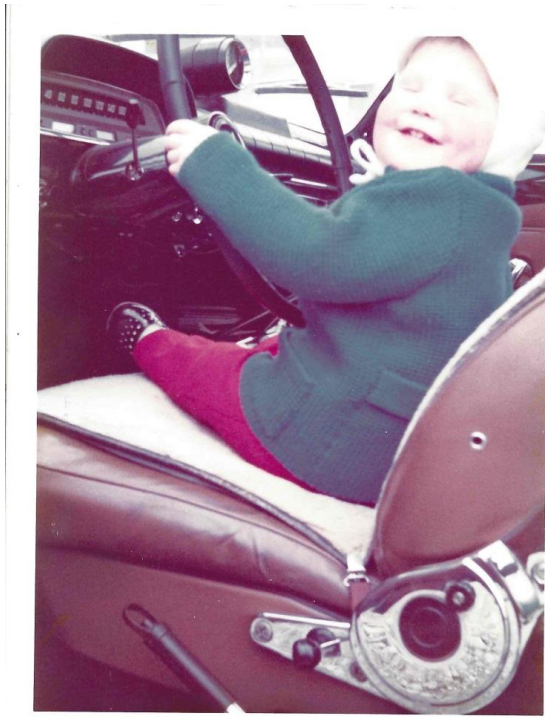


Mein Volvo-Lebenslauf

Hallo, mein Name ist **René Faßbender** und ich wohne im schönen **Bad Honnef** bei Bonn.

Mein Volvo ist ein geerbter 123GT, der ursprünglich aus Österreich stammt. Dieses Fahrzeug hat mein Opa bei Denzel in Graz gekauft. Zu diesem Zeitpunkt war der Wagen ca. 1 Jahr auf jemand anderen zugelassen. Aber sein erster Amazon mit Overdrive hatte leider Totalschaden, und so musste kurzfristig Ersatz her. Er lebte mit dem Fahrzeug in Leoben und kam uns auch manchmal damit in der Nähe von Köln besuchen. Das Service-Scheckheft ist ordentlich geführt und nachdem dort kein Platz mehr war wurde alles weitere in ein Fahrtenbuch eingetragen. Beides habe ich noch.

Ich persönlich kenne das Auto, seit ich denken kann. Hier ein paar erste Bilder von mir und meinem Volvo aus April 1973. Damals war ich zarte 15 Monate alt.

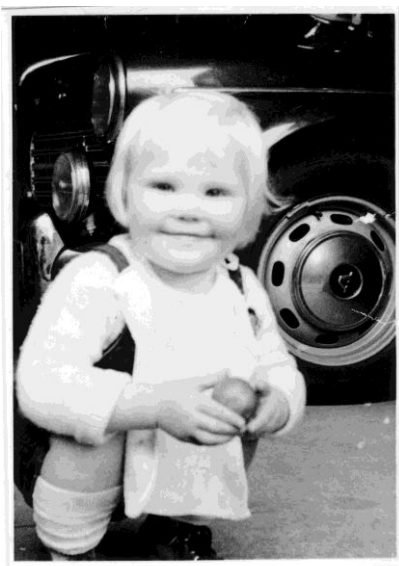


APR • 73



APR • 73

Ein weiteres Bild aus November 1973:



Geschrieben im Januar 2016

Mein Volvo-Lebenslauf

Nach seinem Tod 1989 fuhren wir mit dem Wagen nach Köln zurück. Der Tachostand war bei 273339km, aber die Fahrt verlief ohne Probleme.

Danach stand der Wagen erst einmal ein paar Jahre, bis ich mich 1994 an die Restauration machte. Zu diesem Zeitpunkt war ich gerade 22 und studierte Maschinenbau an der BA in Horb am Neckar. Bisher hatte ich jedoch schon etliche Mofas und 50er von Zündapp komplett zerlegt und wieder zusammengeschaubt. Auch mein erstes Auto, ein Golf 1 GTD, war nicht besonders gut von der Substanz und hatte schon neue Bleche und einen neuen Zylinderkopf von mir bekommen.

Nach der Zerlegung des Volvo und dem Abkratzen des alten Unterbodenschutzes zeigte sich das wahre Gesicht. Der hinterer Kotflügel und die Beifahrertür wurden schon einmal gegen Originalteile getauscht. Ein leichter Knick im hinteren Rahmenrohr (kurz über der Aufnahme der Hinterachse Beifahrerseitig) und vorderen Rahmenrohr (etwa auf Kupplungshöhe) war zu sehen (seitlich eine leichte Delle im Holm), wurde damals aber aus Zeit und Kostengründen nicht gemacht. Das Blech unter dem Kühler, die A-Säulen und Querträger darunter sowie die hinteren Radläufe und das Heckblech wurden instand gesetzt.

Der Motor wurde aufgebohrt aufs nächste Übermaß und mit neuen Lagern und neuer Nockenwelle wieder zusammengebaut. Etwas kürzere Federn, neue Stoßdämpfer und Tiefbettfelgen machten eine schöne Optik.

Im Oktober 1995 war es endlich soweit und ich konnte damit fahren. Da ich noch studierte und der Golf endgültig den Geist aufgegeben hatte fuhr ich damit zunächst regelmäßig in den Schwarzwald zum Studium. In der folgen Zeit bin ich viel mit dem Wagen unterwegs gewesen, unter anderem 2x nach Südfrankreich. Im November 1997 bekam er dann das H-Kennzeichen. Zwischenzeitlich streikte das OD, bei dem sich durch Schalten unter Last ohne Kupplung (hat mein Opa immer gerne gemacht) ein Großteil der Nadellager der Planetenräder verabschiedet haben und das Sonnenrad auf der Getriebewelle fraß. Hielt aber immerhin knapp 300tkm!



Da auch der Teilespender Pitting an den Wellen aufwies (Bild rechts), habe ich mir neue anfertigen lassen. Regelmäßiger Ölwechsel ist gerade bei dem kleinen D-Typ lebenswichtig! Bis auf einen gerissenen Krümmer (originale 1-teilige Guss-Version) gab es technisch sonst nichts zu vermelden.

Durch die nicht wirklich fachgerechte Eigen-Restauration und den verzogenen Rahmen folgte im Dezember 2001 bei km-Stand 356.245 erst einmal eine Pause.

Mein Volvo-Lebenslauf

9 Jahre später habe ich dann 2005 mit der 2. Restauration angefangen und mir dabei auch viel Zeit gelassen. Die Fehler von einst sollten nicht mehr passieren und der Wagen für die nächsten 40 Jahre halten.

Also erst mal alles strippen und Stück für Stück fertig machen. Karosserie instand setzen, und dann durch die KTL. Danach ordentlich Abdichten und Lackieren. Den Motor auf 2l aufbohren, passenden späten B20 Zylinderkopf (vom Vergasermotorenmodell) mit großen Ventilen drauf und D-Nocke. Den Motor hatte Buttkereit gemacht. Garniert mit 4-2-1 Krümmer, der erst nicht passen wollte und den 2 SU verrichtet er brav seinen Dienst. Ein J-Typ OD ersetzte den kleineren D-Typ. Viele Teile wurden gestrahlt, etliche verzinkt und lackiert. Die bekannten Schwachstellen so gut es geht überprüft und verbessert.

Für den Zusammenbau etliche neue Dämmplatten verklebt und einige Kilos Mike Sanders versprüht. Viele vergammelte Schrauben ersetzt und jede vor Montage mit Wachs eingesprüht. Bis auf das Differenzial hatte ich wirklich jedes Teil in seine Einzelteile zerlegt.

Mit einigen Neuteilen (vor allem bei den Bremsen) und noch mehr Altteilen erfolgte dann der Zusammenbau. Bilder hierzu könnt ihr euch unter <https://picasaweb.google.com/P123GT> ansehen.

Mitte 2009 war dann alles fertig. Seitdem fahre ich ca. 2tkm im Jahr bei schönem Wetter.

Ha, ha, natürlich war nicht alles fertig, es gibt immer mal Änderungen und Verbesserungen, aber das ist ja normal. So erfolgte noch ein Umbau auf el. Benzinpumpe und noch so ein paar Kleinigkeiten.



In 2010 kam dann unser Sohn Simon auf die Welt und 2013 folgte Pia (auf den Bildern auch jeweils ca. 14 Monate alt). Beide sind begeisterte „Krach-Auto“ Fahrer, die mich dann auch irgendwann mal beerben sollen um diesen Text weiter zu schreiben.....