

VOLVO 122 S: SCHNELLSTER TRAKTOR DER WELT

Umfrage unter Volvo-Besitzern

Ich wollte raus aus dem bundesdeutschen Typenkarussell“, bekannte ein Volvo-Fahrer auf die Frage nach den Kaufgründen. Ein anderer war „durch die langen Lieferzeiten von Mercedes auf die Volvo-Idee gekommen“.

Den Ausschlag gaben jedoch meist harte Motive: „Motorleistung mit Sportwagencharakteristik; sehr solide gebaut, beste Verarbeitung; enorm zuverlässig; keine nennenswerten Reparaturen; ausgezeichnete Straßenlage.“

Obwohl die Schweden für gute Werkmannsarbeit bekannt und geschätzt sind, muß der enorm hohe Prozentsatz für das primäre Kaufargument der Volvo-Besitzer überraschen: 83,1% entschieden sich für den 122 S wegen seiner Qualität und Stabilität. Auch bei den Mercedes-Befragungen stand die Qualität jeweils an erster Stelle, doch lagen die Quoten nur bei 30 (Typ 220 S) und 40 Prozent (Typ 190).

Dem starken Einfluß der Volvo-Qualität entspricht der große Prozentabstand zu den nächsthäufigen Kaufgründen: 25,5% für die sportlichen Fahreigenschaften, 25,2% für die Fähigkeit zu rapider Beschleunigung, 21,5% für die Schnelligkeit**.

* Eine ausführliche Fassung der Umfrage-Auswertung erscheint als Heft Nr. 37 der Reihe „Gefahren und geprüft“ im Verlag Dellus, Klasing & Co., Bielefeld.

** Die angegebenen Prozentzahlen ergeben eine größere Summe als 100, weil oft mehrere Kaufgründe angeführt wurden. Das gilt auch für andere Punkte der Befragung.

Der SPIEGEL veröffentlicht die Ergebnisse einer Untersuchung, bei der rund 1000 Besitzer des schwedischen Mittelklasse-Automobils Volvo 122 S über Vorzüge und Mängel dieses Modells befragt wurden. Es ist die elfte Umfrage einer Untersuchungsreihe, die ein demoskopisches Institut im Auftrage des SPIEGEL ausführt. Die befragten Volvo-Besitzer haben den Wagen im Durchschnitt zwölf Monate lang gefahren und mit ihm 27 902 Kilometer zurückgelegt*.

Sicherheit (19,9%) rangierte knapp vor der Form, die als „zeitlos, dezent und solide“ gewertet wurde (19,5%). Es folgten: allgemeine Leistungsfähigkeit (18,8%), zu erwartende Zuverlässigkeit (15,6%), ungewöhnlich gute Straßenlage (15,2%) und schließlich mit 14,9% die gleichsam hanseatisch unauffällige Exklusivität des Autos.

Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit im Verbrauch, unter den Erwerbsgründen mit 10,6% genannt, erfüllten offenbar die Erwartungen der Besitzer. Jedenfalls fehlten unter den Kommentaren zum Benzinverbrauch Nörgeleien über zu hohen Spritkonsum selbst dann, wenn zwölf Liter und mehr verbraucht wurden. Die technisch meist überdurchschnittlich versierten und interessierten

Besitzer berücksichtigten dabei offensichtlich, daß immerhin 80 PS zu mobilisieren sind und im Gegensatz zu vielen anderen Fabrikaten auch voll ausgenutzt werden.

Aus den Angaben über den Verbrauch, die zum großen Teil augenscheinlich mit äußerster Sorgfalt durch Fahrtenbücher oder Jahresabrechnungen ermittelt wurden, ergab sich ein Durchschnitt von 10,68 Liter Super auf 100 Kilometer:

9,9 Liter und weniger	15,6 %
10,0 Liter bis 10,4 Liter	27,7 %
10,5 Liter bis 10,9 Liter	12,1 %
11,0 Liter bis 11,4 Liter	21,5 %
11,5 Liter und mehr	23,1 %

Klagen über den Verbrauch beschränkten sich auf Einstellungsschwierigkeiten an den beiden englischen SU-Vergasern. Offenbar können nicht alle Volvo-Mechaniker die beiden Vergaser korrekt einstellen.

Fahrer des Typs 121 — der dem 122 S praktisch gleicht, jedoch mit dem B-18-A-Motor (68 PS Leistung) und nur einem Vergaser ausgerüstet ist — kamen auf einen Durchschnittsverbrauch von 10,46 Liter Super.

Das gute Resultat zur Straßenlage —

ausgezeichnet	53,8 %
gut	38,4 %
zufriedenstellend	6,8 %
ausreichend	1,0 %
unbefriedigend	0,0 %

— läßt nicht vermuten, daß einige Einwände erhoben wurden: In der serienmäßigen Ausstattung erscheint die Straßenlage den Besitzern nicht ganz befriedigend.

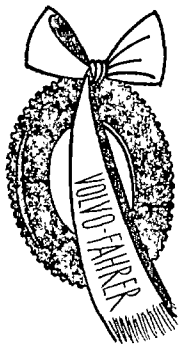
Ihre dennoch meist lobenden Urteile wurden fast immer von eigenhändig durchgeführten Änderungen abhängig gemacht. Die häufig als „völlig ungenügend“, „mangelhaft“ oder „schlecht“ apostrophierte Serien-Bereifung etwa tauschten kundige Volvo-Fahrer gegen Gürtelreifen verschiedenster Fabrikate aus — von Michelin-X über Dunlop SP und Firestone-Phoenix P 110 bis Continental-Radial fehlte kein europäisches Reifenfabrikat.

Das an sich gute Fahrverhalten des Volvo kommt jedoch nach Aussage der Fahrer erst perfekt zur Geltung, wenn zusätzlich auch noch die serienmäßigen Stoßdämpfer durch wirksamere Koni-Stoßdämpfer ersetzt werden. Besitzer so ausgestatteter Wagen rühmten: „Etwas Besseres kann man wohl mit starrer Hinterachse nicht erreichen.“ Oder: „Es ist erstaunlich, was die mit dem Panhardstab kultivierte hintere Starrachse bringt. Bei Glätte ist sie besser als die hochgelobte (etwa bei Mercedes und Porsche verwendete) Pendelachse.“ Und: „Wagen läßt sich auch bei Höchstgeschwindigkeit bei richtigem Angehen der Kurve wie an einer Schnur gezogen durchtrommeln.“

Die *Federung* neigt offenbar zu einer gewissen, nicht jedem willkommenen Härte:

zu hart 10,1 %
gerade richtig 84,7 %
zu weich 5,2 %

Warum fünf von hundert Volvo-Fahrern für „zu weich“ gestimmt haben, läßt sich nur vermuten: Sie fahren wohl stets mit voller Nutzlast. Die Urteile der ersten Gruppe („zu hart“) gehen vornehmlich darauf zurück, daß die Federung bei langsamer Fahrt als stramm empfunden wird. Einhellig versicherten diese Volvo-Käufer aber auch, bei hohen Geschwindigkeiten sei die Federung ausgezeichnet. Einer bekundete sogar: „Ich quäle mich mit einem klassischen Bandscheibenschaden — da kann ich nur bestätigen, daß die Federung geradezu ideal für Leute mit einem solchen Mangel ist.“



Bereifung — ein Trauerfall

Zwei Drittel der befragten 122-S-Besitzer halten die *Beschleunigung* für ausgezeichnet; nicht weniger als 95,2% entfielen auf die beiden Positiv-urteile:

	Typ 122 S	Typ 121
ausgezeichnet	66,3 %	45,5 %
gut	28,9 %	40,9 %
zufriedenstellend	3,3 %	4,5 %
ausreichend	1,5 %	9,1 %
unbefriedigend	0,0 %	0,0 %

Das starke Ansaugeräusch der beiden Vergaser beim Ausfahren der Gänge will offenbar nicht jedem Volvo-Fahrer behagen. Ein Betriebsingenieur meinte allerdings: „Das Röhren und Trompeten beim Ausdrehen der Gänge ist zwar für friedvolle Seelen beängstigend, ich fühle mich dabei sehr wohl.“

Aus den Antworten auf die Frage nach der erreichbaren *Dauergeschwindigkeit* ergab sich überraschend eine Überlegenheit des Volvo 121 in der besten Bewertungsnote:

	Typ 122 S	Typ 121
ausgezeichnet	59,3 %	63,7 %
gut	34,4 %	18,2 %
zufriedenstellend	5,2 %	13,6 %
ausreichend	0,4 %	4,5 %
unbefriedigend	0,7 %	0,0 %

Das Phänomen dürfte mit der Tatsache zu erklären sein, daß der Typ 121 mit dem 68 PS leistenden Einvergaser-Motor immerhin auch 155 km/h zu erreichen vermag — gegenüber 160 km/h

WAGEN UND WERK

Unter dem symbolträchtigen Namen Volvo (lateinisch: „Ich rolle“) etablierte sich im Jahre 1927 zu Göteborg eine Automobilfabrik und erzielte auf Anhieb einen Heiterkeitserfolg. Die Volvo-Ingenieure waren so unerfahren, daß ihre ersten Autos rückwärts rollten, sobald der erste Gang eingelegt war.

Die Fabrik mit den unzuverlässigen Erstlingen wurde Schwedens erfolgreichstes Automobilwerk (Volvo-Jahresumsatz 1963: 1,7 Milliarden Mark), und Volvo-Autos erlangten Weltruf — aufgrund ihrer Zuverlässigkeit.

Volvo-Automobile hatten niemals begründete Aussichten auf Schönheitspreise. Doch „unter dem Blech ist ein Volvo ein Kapitel für sich“, wie der deutsche Auto-Fachtester J. F. Drkosch rühmte. In Stahlblech, das um 20 Prozent stärker ist als das für US-Automobile verwendete Karosserieblech, verpackten die Volvo-Konstrukteure Eigenschaften, die ihnen alle Märkte erschlossen: Qualität und größtmögliche Sicherheit wurden bei Volvo zum Grundsatz erhoben.

Die Karossen sind robuster als jede herkömmliche Personenwagenkarosserie, spezieller Schutzlack und eine Anlasserleistung von einer halben Pferdestärke machen Volvo-Autos selbst im härtesten nordischen Winter unabhängig von Garagen. Sturzbügel (im Dach) und Sicherheitsgurte werden serienmäßig eingebaut.

So groß ist das Vertrauen der Volvo-Leute in die eigene Qualitätsarbeit, daß die Firma seit 1954 bei Neukäufen eine (auf Schweden begrenzte) fünf-

jährige Garantie für Unfallschäden übernimmt, falls die Reparaturkosten 160 Mark übersteigen.

Die Produktion der mit Hochleistungsmotoren ausgerüsteten und auf allen Rallye-Wettbewerben gefürchteten Strapazier-Autos kletterte von 19000 Einheiten im Jahre 1950 auf 117000 im vergangenen Jahr. Auf dem US-Automobilmarkt errang Volvo unter allen Importwagen den vierten Platz und verkaufte letztes Jahr mit 14100 Wagen rund 4300 Autos mehr als Mercedes-Benz.

Volvos Schlagerauto 122 S ging 1957 (als Typ 120) in Serie. Der Neuling schlug derart gut ein, daß die Produktion mit den Bestellungen nicht annähernd Schritt halten konnte. Erst als Volvo die Fertigung auf das Fließband des seit Jahren bewährten Typs „PV 444/544“ verlegte, das eine höhere Kapazität hat, konnte der Markt allmählich ausreichend beliefert werden.

In Deutschland machten amerikanische Soldaten den sportlichen Familienwagen aus Göteborg bekannt; noch 1960 wurden 75 Prozent aller in der Bundesrepublik verkauften Volvos von US-Armeeangehörigen erworben.

Ein Schlager vermochte der Volvo 122 S auf dem deutschen Markt allerdings bis heute nicht zu werden. Das lag einerseits an den hohen Volvo-Preisen und starkem Konkurrenzdruck durch die deutsche Autoproduktion, andererseits an der hausbackenen Form, die den auf Prestige bedachten Deutschen offenbar nicht gefällt. Der Volvo 122 S rangiert in Deutschland als Außenseiter, den hauptsächlich

Kenner erwerben. Letztes Jahr wurden in Deutschland insgesamt 1535 Volvo-Personenwagen verkauft, davon 685 Modelle 122 S.

Für den Volvo-Konzern ist die Personenwagenproduktion nur ein Teil des Geschäfts: Vom Umsatz des Jahres 1962 (1,45 Milliarden Mark) entfielen 643 Millionen Mark auf den Personenwagen-, Lieferwagen- und Kombiwagen- sowie 311 Millionen Mark auf die Lastwagen- und Omnibusfertigung. Der Rest verteilt sich auf Tochterfirmen, die Traktoren, Dieselmotoren, landwirtschaftliche Maschinen, militärische Raupenfahrzeuge, Werkzeugmaschinen, Strahltriebwerke und Bootsmotoren fertigen.

*

Technische Daten des Volvo 122 S (Daten für den Typ 121 in Klammern): wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Hubraum 1780 ccm, Leistung 80 DIN-PS bei 5000 U/min (68 DIN-PS bei 4500 U/min), vornliegender Motor, Antrieb auf die starre Hinterachse, Länge 4,45 m, Breite 1,62 m, Höhe 1,50 m, Höchstgeschwindigkeit zirka 160 km/h (zirka 155 km/h). Beschleunigung von Null auf 100 km/h 14 Sekunden (17,5 Sekunden). Kraftstoffverbrauch: 10 bis 12 Liter auf 100 Kilometer.

*

Preise: Typ 121 (viertürig) 9950 Mark, Typ 122 S (zweitürig) 10 850 Mark, Typ 122 S (viertürig) 10 950 Mark, Typ 221 (Kombiwagen mit 68 PS) 12 350 Mark, Typ 222 (Kombiwagen mit 80 PS) 12 950 Mark, Sport-Coupé P 1800 S 18 300 Mark. Aufpreis für Servobremshilfe 360 Mark. Liegesitze 250 Mark. Jahressteuer 259 Mark, Jahresmindesthaftpflicht 375 Mark.



Fräulein Ursula Schütte, 2. Hausdame

Kinder wohnen kostenlos und werden von ihr liebevoll versorgt

Für Kinder unter 14 Jahren haben wir ein besonderes Arrangement:

sie wohnen bei uns kostenlos, wenn sie im Zimmer ihrer Eltern schlafen.

Und Fräulein Schütte sorgt dafür, daß alles da ist, was sie brauchen.

Sie läßt das Kinderbett aufstellen, läßt Unterlagen, Extra-Decken bringen.

Milchfläschchen oder Babybrei kann ganz nach Ihren Wünschen zubereitet werden. Im Speisesaal gibt's für die Jüngsten hohe Babystühlchen.

Fräulein Schütte wird auch Babysitter gern vermitteln, damit Sie einmal

Ihre Reise oder Ihr geplantes Wochenende unbesorgt verbringen können.

Fräulein Schütte und die Zimmermädchen, die sie dirigiert (bei 504 Zimmern und Appartements eine ganze Schar) werden alle kleinen Gäste gut versorgen helfen – im größten und modernsten Hotel Deutschlands.

Einzelzimmer DM 29.– bis DM 60.–
Doppelzimmer DM 44.– bis DM 80.–
alle Zimmer mit Bad und Dusche.

Frankfurt 
INTERCONTINENTAL

INTERCONTINENTAL-HOTELS

Abidjan/Barranquilla/Beirut/Belem/Bogotá/Caracas
Cork/Curacao/Djakarta/Dublin/Frankfurt/Genf
Hongkong/Karachi/Jerusalem/Limerick/Maracaibo
Melbourne/Mexico-City/Monrovia/Montevideo/Ponce
San Salvador/San Domingo
Singapur/Wien/Zagreb **IN ALLER WELT**

Telefon 330561 · Telex 4 13639

für den 122 S mit dem 80-PS-Zweivergaser-Motor.

Begeistert meldeten zahlreiche Fahrer gestoppte Spitzengeschwindigkeiten bis zu 162 km/h mit unfrisierem Wagen. Für die Strecke Hamburg-Frankfurt stehen Fahrzeiten von drei Stunden und 50 Minuten zu Buch. Mit eingeschaltetem Overdrive wären auch 160 km/h Dauergeschwindigkeit keine Zumutung für den Volvo. Doch meinte ein Münchner: „Dabei wird er allerdings zu einem akustisch rauen Donnerbolzen, da hilft nur ein Ansauggeräuschdämpfer.“

Die Wirkung der Fußbremse wird hingegen zurückhaltend beurteilt:

	Typ 122 S	Typ 121
ausgezeichnet	31,5 %	31,8 %
gut	47,7 %	63,7 %
zufriedenstellend	11,5 %	4,5 %
ausreichend	7,8 %	0,0 %
unbefriedigend	1,5 %	0,0 %

Der Typ 121 hat Trommelbremsen an allen vier Rädern, der 122 S ist vorn mit Scheiben-, hinten mit Trommelbremsen ausgestattet. Daß der 121 mit seiner heute fast als antiquiert geltenden Bremsanlage besser abschneidet als der fortschrittliche 122 S, mutet zunächst frappierend an.

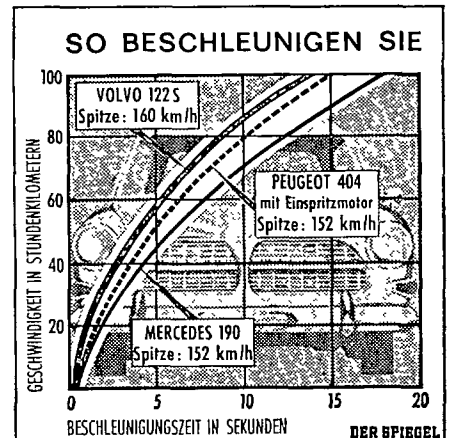
Doch ergaben sich in der Tat zwei Nachteile. Die Scheibenbremse erfordert zu hohen Pedaldruck – ein Bremsverstärker (der auf Wunsch gegen Aufpreis eingebaut wird) mußte unbedingt zur Standardausrüstung gehören. Außerdem spreche die Scheibenbremse in nassem Zustand erst mit einer wenn auch geringen, so doch deutlich spürbaren Verzögerung an.

Die Prozenz für die Lage und Erreichbarkeit der Handbremse fielen bemerkenswert günstig aus:

ausgezeichnet	52,4 %
gut	37,7 %
zufriedenstellend	4,8 %
ausreichend	2,7 %
unbefriedigend	2,4 %

Ein Teil der Befragten stieß sich – tatsächlich und im übertragenen Sinne – am Bremshebel: Er befindet sich links neben dem Fahrersitz. Die Mehrheit aber lobte diese unorthodoxe Anordnung. Ein Kaufmann erläuterte: „Ich halte die Anbringung der Handbremse an dieser Stelle für die optimale Lösung, und ich frage mich, warum nicht längst alle Autos die Handbremse links vom Fahrersitz haben.“ Ebenso wird die Wirkung der Handbremse hervorgehoben: Anfahren mit gezogener Handbremse sei unmöglich.

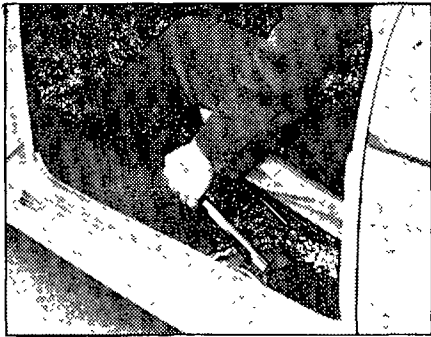
Bei der Beurteilung der Sicht nach vorn war angesichts der konventio-



nellen Karosserieform des Volvo mit Begeisterung ohnehin nicht zu rechnen:

ausgezeichnet	17,8 %
gut	53,8 %
zufriedenstellend	20,5 %
ausreichend	6,5 %
unbefriedigend	1,4 %

Konkurrenzfabrikate schnitten bedeutend besser ab: Mercedes 190 = 66,7 %, Peugeot 404 = 75,3 % und Ford Taunus 17 M = 83,4 % für „ausgezeichnet“. Aber manche Volvo-Besitzer zeigten sich gegenüber dieser Schwäche ihres Autos nachsichtig: „Es ist eine Frage der Gewöhnung.“ Und: „Der Wagen hat keine sogenannte Panoramamascheibe. Aus Sicherheitsgründen ist das gut so, und die Sicht ist trotz-



Volvo-Handbremse
Anstoß erregt?

dem nicht behindert. Man fühlt sich im Wagen viel geborgener.“ Andere kritisierten freilich weniger rücksichtsvoll: „Die Fahrersicht ist durch die Eckholme seitlich nach vorn schlecht, der tote Winkel ist zu groß.“

Toleranz und günstige Prozente schrumpfen allerdings merklich, wenn es um die Sicht nach hinten geht:

ausgezeichnet	10,3 %
gut	52,4 %
zufriedenstellend	20,9 %
ausreichend	12,3 %
unbefriedigend	4,1 %

Gerügt wird insbesondere, daß die hinteren Wagenbegrenzungen beim Rangieren in engen Parklücken nicht auszumachen sind. Auch sei der Außenspiegel nur mühsam einzusehen.

Auch die Prozentquoten zur Größe der vom Scheibenwischer bestrichenen Fläche spiegeln nicht gerade Begeisterung:

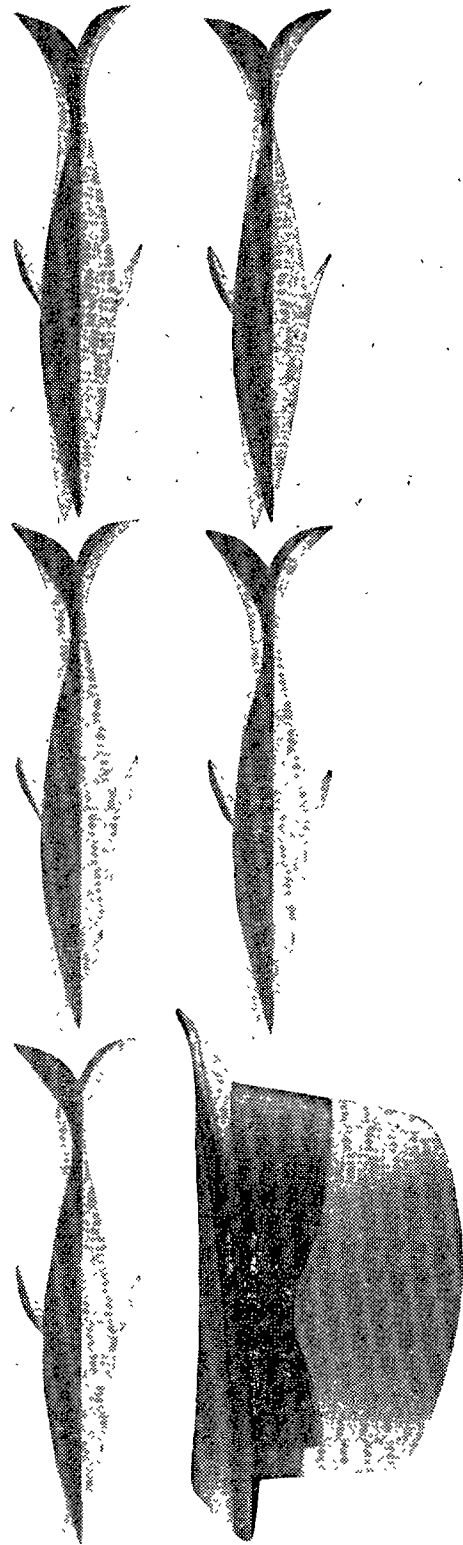
angenehm groß	43,8 %
ausreichend	54,5 %
zu klein	1,7 %

Die Kritik konzentrierte sich auf den linken Wischer, der die linke Ecke der Windschutzscheibe ungewischt lasse. Außerdem wurde bemängelt, daß die Scheibenwischarme nicht abklappbar sind. Sie könnten von lustlosen Tankwarten leicht verbogen und in ihrem Anpreßdruck beeinträchtigt werden.

Einer der besten Ausgezeichnet-Werte wird dem Volvo dagegen bei den Antworten auf die Frage nach der Gängigkeit und Schaltbarkeit des Getriebes zuteil:

ausgezeichnet	75,7 %
gut	20,9 %
zufriedenstellend	1,0 %
ausreichend	2,1 %
unbefriedigend	0,3 %

Schalt-Kritik wurde denn beim Volvo auch nur selten laut. Einzelnen Fahrern



Was hat ein Haifisch mit Hüten zu tun?

Sehr viel! Denn er läßt seine Haut dafür. Aus glattem Filz werden mit Haifischhaut auf schnell rotierender Scheibe viele feine Haare gelöst und glattgelegt. Wegener Langhaarhüte und solche mit Wildledercharakter verdanken ihre flauschige, weiche Oberfläche einem Stück gegerbter Haifischhaut. 50 Haifischhäute jährlich reichen nicht aus, um die Wegener Langhaar- und Antilopehüte zu 'frisieren'. Denn die gesamte Wegener-Kollektion ist international gefragt. Wegener-Hüte für Herren von Heute.

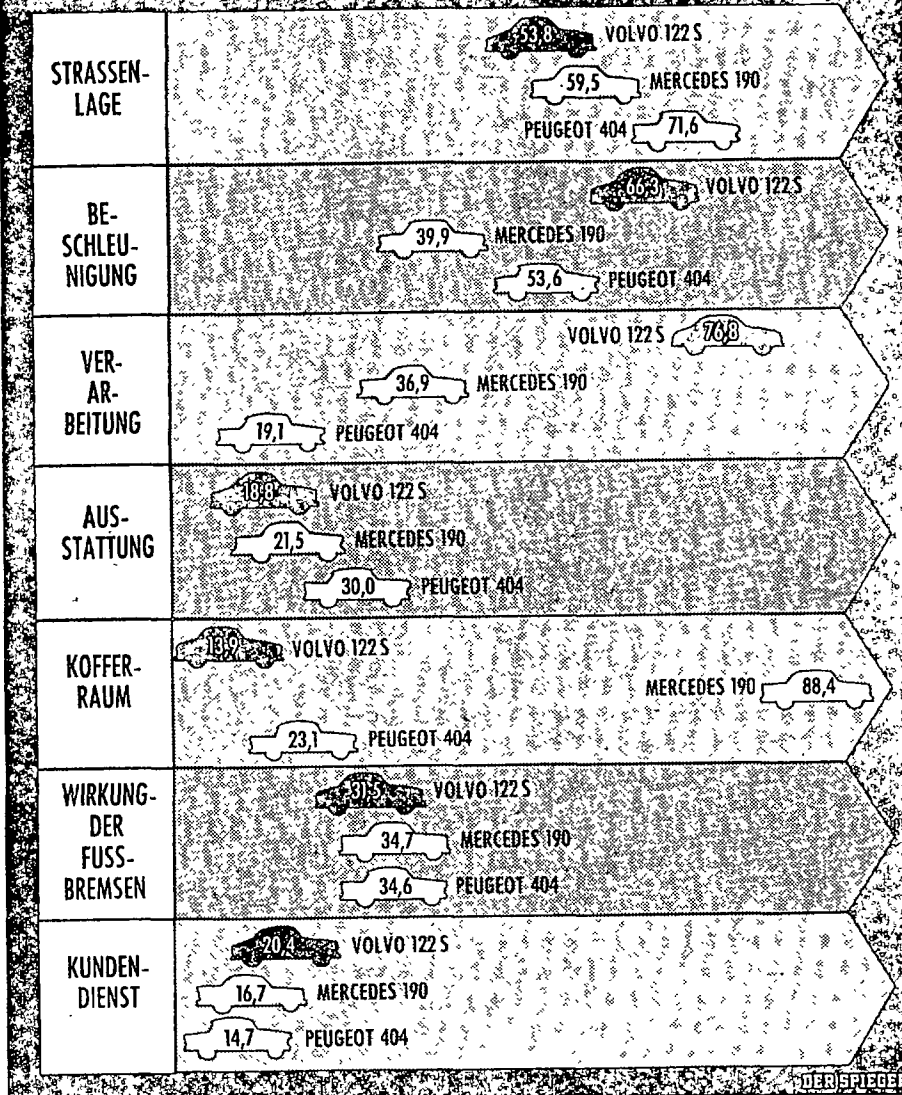


WEGENER Hüte

R. & M. Wegener, Haarhutfabrik, Lauterbach-Blitzenrod/Hessen

DER VOLVO 122S UND SEINE KONKURRENTEN

Von je 100-Besitzern der Autotypen Volvo 122S, Mercedes 190 und Peugeot 404 bewerteten bei ihrem Wagen als „ausgezeichnet“:



Abgesehen von Lappalien, gegen die auch ein Volvo nicht gefeit ist, äußerten die Fahrer einmütig Zufriedenheit, daß der kaufentscheidende Qualitätsruf des schnellsten Traktors der Welt in der harten Alltagspraxis voll bestehen konnte.

Durch einen deutlichen Schwund der positiven Prozente wird allerdings die *allgemeine Ausstattung* charakterisiert:

ausgezeichnet	18,8 %
gut	49,7 %
zufriedenstellend	19,9 %
ausreichend	8,9 %
unbefriedigend	2,7 %

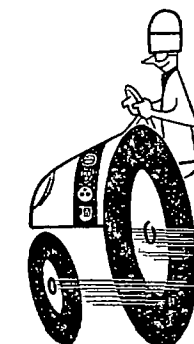
„Ausstattung entspricht nicht dem Preisniveau. Französische Wagen sind für das Geld besser ausgestattet, auch deutsche“, lautete eine pauschale Rüge.

Insgesamt wurden zehn Detail-Punkte moniert: Der modische Bandtachometer sollte einem gut ablesbaren Rundinstrument weichen; eine elektrische Zeituhr und ein Handschuhkasten fehlen; die Rückenlehnen der Vordersitze sollten bis zur Liegestellung zurückgeklappt werden können; ein Drehzahlmesser sei in einem so lebendigen Wagen sportlichen Charakters vonnöten; der Aschenbecher wurde als primitiv eingestuft; ein Haltegriff für den Beifahrer müsse unbedingt installiert werden; serienmäßige Parkleuchten und ein verschließbarer Tankstutzen werden ebenso beharrlich gefordert wie eine kräftiger tönende Hupe.

Dafür fand die *Heizung* den nahezu einstimmigen Beifall der Befragten:

ausgezeichnet	85,3 %
gut	13,7 %
zufriedenstellend	0,7 %
ausreichend	0,3 %
unbefriedigend	0,0 %

Das „Ausgezeichnet“ erzielte den besten Wert der ganzen Volvo-Befragung. Freilich zählt die Heizung des Volvo zu den besten Autoheizungen überhaupt. Sie wird nur noch von der Heizanlage des Ford 12 M übertroffen (92,6 % für „ausgezeichnet“) und dürfte nach Meinung einer süddeutschen Volvo-Fahrerin selbst „für sibirische Temperaturen noch sehr gut sein“. Viele vermerkten ausdrücklich einen weiteren Vorzug: Die Heizung sei geruchlos.



Robust und sportlich

Als insgesamt verbesserungsbedürftig erwies sich die *zugfreie Belüftung* im Volvo 122 S:

ausgezeichnet	16,7 %
gut	41,8 %
zufriedenstellend	18,7 %
ausreichend	8,2 %
unbefriedigend	14,6 %

war der Schalthebel zu lang; sie plädierten für einen kürzeren Hebel mit kürzeren Schaltwegen. Die Mehrheit aber lobte uneingeschränkt die exakte, leichtgängige Führung, gute Lage, ausgezeichnete Abstufung und hervorragende Synchronisation der Volvo-Schaltung. Sie lasse sich „auch beim Durchreißen der Gänge nicht überlisten“.

Ähnlich günstig fiel das Resultat auf die Frage nach dem *Wendekreis* aus:

erfreulich klein	69,9 %
reicht aus	27,7 %
zu groß	2,4 %

Offenbar haben die Volvo-Fahrer ihrem billigen Auto einen so kleinen Wendekreis (9,6 m) einfach nicht zugetraut und waren nun angenehm überrascht.

Die Lage der *Bedienungsschalter* —

sehr günstig	64,0 %
zufriedenstellend	36,0 %
zu weit entfernt	0,0 %

— stellte trotz des guten Ergebnisses nicht restlos zufrieden: Der fußbediente Abblendschalter mute wie ein Anachronismus an und sei eines „so sportlichen,

schnellen Wagens unwürdig“. Der Tretknopf liege überdies außergewöhnlich weit vorn, so daß ihn nur Leute mit langen Beinen bequem erreichen könnten. Daher wurde gefordert: „Der Fußknopf für Fern- und Abblendlicht sollte durch einen modernen Handhebel ersetzt werden.“

Was die *qualitative Verarbeitung* anlangt, so schnitt der Volvo von allen Auto-Typen, die bisher Gegenstand von Umfragen waren, weitaus am besten ab:

ausgezeichnet	76,8 %
gut	21,6 %
zufriedenstellend	1,0 %
ausreichend	0,3 %
unbefriedigend	0,3 %

„Nach 56 000 Kilometern kein Klappergeräusch“, schrieb ein Münchner. Ein Fahrer aus Soest lobte die Widerstandsfähigkeit des Karosserieblechs und der im Dach eingebauten Sturzbügel, die er bei einem unfreiwilligen Test erproben konnte: „Habe mich bei 120 km/h zweieinhalbmal überschlagen.“ Ein Düsseldorfer befand: „Sogar Hohlräume, an die der normale Fahrer nicht gelangt, sind mit Rostschutzöl behandelt.“



temagin hilft!

Es löst den Schmerz · befreit · entspannt

Wenn Kopfschmerz Sie mutlos macht, Wetterfähigkeit Sie deprimiert oder Migräne Ihnen den Tag vergällt - helfen 1 bis 2 temagin schnell und zuverlässig. Zuerst merken Sie, wie der Schmerz nachläßt - dann wird der Kopf frei, und schließlich sind Sie wieder ganz » Sie selbst«. Unbeschwert meistern Sie den Tag.



In Apotheken: 10 Tabl. DM -95 · 20 Tabl. DM 1,70 · 60 Tabl. DM 4,20
 TRADICA Pharmazeutische Gesellschaft m. b. H., Hamburg



Die etwas überbetonte Häufung der Prozente für „unbefriedigend“ verdeutlicht neben sachlichen Einwendungen, daß auch die Volvo-Besitzer ganz einfach unzufrieden sind mit diesem Stiefkind der meisten Automobilkonstrukteure. „Wenn schon nicht die Deutschen von den ausgezeichneten und wirkungsvollen französischen Lösungen lernen wollen — warum dann nicht wenigstens die Schweden?“ räsonierte ein Münchner. In dieser Beziehung „unterscheidet sich der Volvo nicht vom bundesdeutschen Belüftungsdurchschnitt — und der ist mies“.

In der Tat: Der Peugeot 404 verbuchte 39,7% für „ausgezeichnet“ und noch einmal 39,7% für „gut“ in der Belüftungsfrage, der DS/ID 19 von Citroën 38,4% und 35,2%. Die Belüftungsanlagen bundesdeutscher Automobile (beispielsweise der fünf Typen MB 220 S, MB 190, Opel Kapitän, Ford 17 M und VW 1500) dagegen wurden im Durchschnitt mit rund 16% für „ausgezeichnet“ und knapp 50% für „gut“ beurteilt.

Doch auch die *Bequemlichkeit für Fahrer und Fahrgäste* stellte sich nicht unbedingt als Vorzug des Volvo heraus:

ausgezeichnet	18,3 %
gut	50,2 %
zufriedenstellend	17,3 %
ausreichend	10,9 %
unbefriedigend	3,3 %

Für den Fahrer wurden Sitz und Sitzkomfort insgesamt zwar als gut oder sogar ausgezeichnet bewertet. Auch extrem lange Strecken ließen sich ermüdungsfrei zurücklegen. Jedoch sollte die Lehne besseren seitlichen Halt bei schneller Kurvenfahrt gewähren — das Anschnallen sei nun einmal nicht jedermanns Sache. Für den Beifahrer mache sich das Fehlen eines Haltegriffes „sehr nachteilig“ bemerkbar.

Stärkere Kritik rief der Sitzkomfort des Fondraumes hervor. Die Bank sei nicht tief genug und überdies seitlich zu sehr abgerundet. Die hinteren Türen öffneten sich nicht weit genug, und eine Mittelarmstütze wurde ebenso vermisst wie Halteschlaufen oder Haltegriffe. Resümee über den Sitzkomfort im Volvo: So gut man vorn auch aufgehoben sei — auf der Hinterbank herrschten quasi spartanische Zustände für einen Wagen dieser Preisklasse.

„Der *Gepäckraum*“, so bekrittelt ein Volvo-Fahrer, „ist wieder etwas für Spartaner. Meine Frau, die Opel-Kofferräume liebt, hatte beim Anblick dieses Miniatur-Gepäckraumes Tränen in den Augen. Aber am Ende reichte er doch für Vater, Mutter und Sohn während drei Wochen Nordseeferien.“



Vordersitz und Hintersitz

Die prozentuale Beurteilung unterstreicht diese Erfahrung:

ausgezeichnet	13,9 %
gut	43,2 %
zufriedenstellend	19,0 %
ausreichend	18,0 %
unbefriedigend	5,9 %

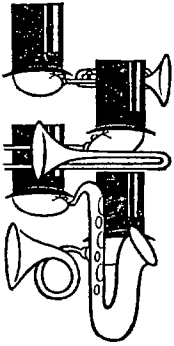
Dennoch blicken manche offenbar nicht ohne Neid nach der Konkurrenz.

Sie plädierten für Neugestaltung des Wagenhecks („Es sieht ohnehin nicht schön aus“), um mehr Gepäck unterbringen zu können.

Noch einmal, beim Urteilen über das Fassungsvermögen des Tanks, zeigten die Daumen der Volvo-Fahrer nach unten:

ausgezeichnet	7,1 %
gut	33,7 %
zufriedenstellend	18,7 %
ausreichend	21,4 %
unbefriedigend	19,1 %

„Der Tank ist meiner Meinung nach so klein, daß ich fast von einer Fehlkonstruktion sprechen möchte. Ich habe mir deshalb einen 20-Liter - Reservekanister gekauft“, rügte einer der Befragten den Umstand, daß der Volvo-Tank nur 45 Liter zu fassen vermag. Einen Tank für 60 oder besser noch 70 Liter scheint die Mehrheit für das rechte Maß zu halten.



Manche mögen's laut

Das definitiv sehr laute Motorengeräusch des 122 S findet in der zahlenmäßigen Auswertung

keinen entsprechenden Widerhall:

	Typ 122 S	Typ 121
niemals störend	57,0 %	90,9 %
erträglich	34,2 %	9,1 %
zu laut	8,8 %	0,0 %

Viele Volvo-Fahrer wollen den Motorendonner offenbar überhaupt nicht entbehren: „Objektiv laut bei Vollast, ich für meine Person möchte den gesunden Ton des Motors nicht missen.“ Oder: „Bei scharfem Fahren mag einen empfindlichen Fahrer das Motorengeräusch stören; ich selbst habe meine Freude daran.“ Und: „Nichts für Zimmerliche; für mich ist das Musik.“

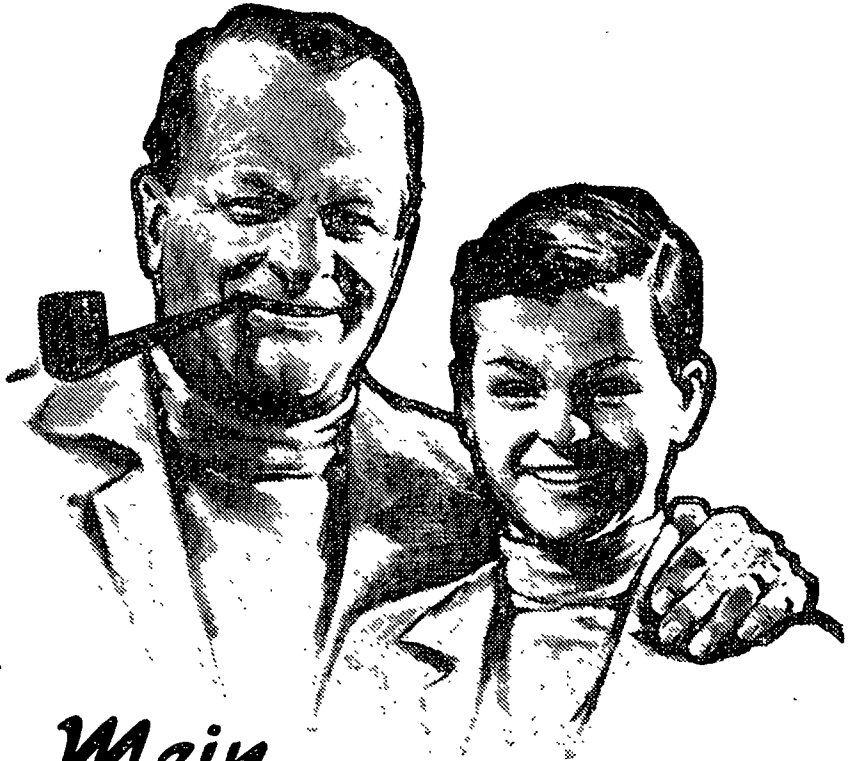
Mit dem Kundendienst haben die Volvo-Fahrer offenbar recht unterschiedliche Erfahrungen gemacht:

ausgezeichnet	20,4 %
gut	35,7 %
zufriedenstellend	13,9 %
ausreichend	12,2 %
unbefriedigend	17,8 %

Da es sich bei Volvo meistens um kleine Werkstätten handelt, hängt die Zufriedenheit mit dem Kundendienst viel mehr von der Person des Händlers oder Meisters ab, als bei Großbetrieben gut eingeführter Marken wie Opel, Ford oder Volkswagen. Kundendienst bei Volvo sei „ein Lotteriespiel“, meinte ein Fahrer. „Eine Frage von Glück oder Pech“, formulierte ein zweiter. Und ein dritter faßte seine Erfahrungen etwas bitter zusammen: „Wenn der Volvo nicht so gut wäre — dann Gute Nacht.“

Manchen Fahrer stört vornehmlich, daß die Volvo-Werkstätten kein straff geknüpftes Netz bilden; Ersatzteile würden nicht ständig und überall vorrätig gehalten. Und Verdruß bereite auch, daß offensichtlich unter dem geschulten Stammpersonal nur wenige Mechaniker die beiden Vergaser des 122 S korrekt einstellen können.

Gelobt wurde dagegen: Nur selten müßten Wartezeiten in Kauf genommen werden, Meister und Gesellen pflegten mit überdurchschnittlichem Interesse am Wagen zu arbeiten, der



Mein
bester Freund...

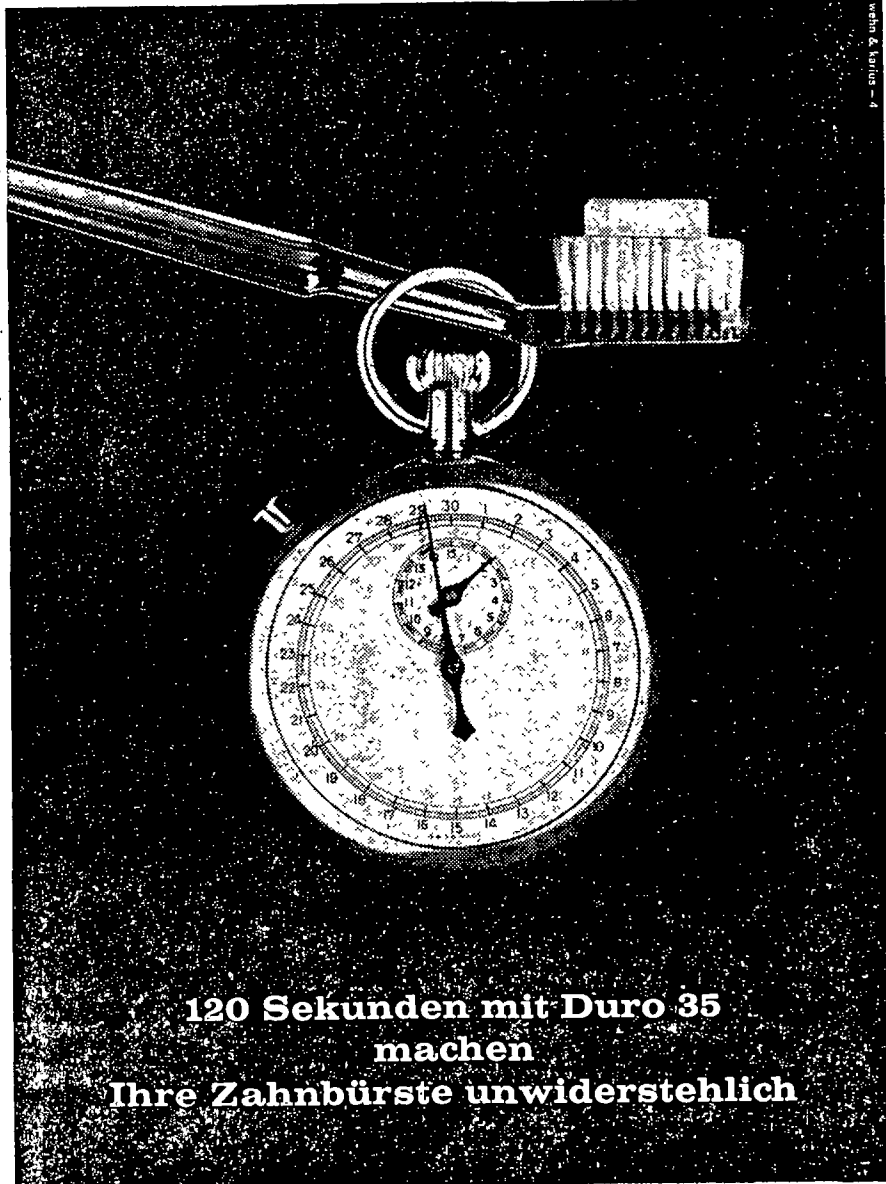


DM 250

STANWELL
»EXTRA MILD«

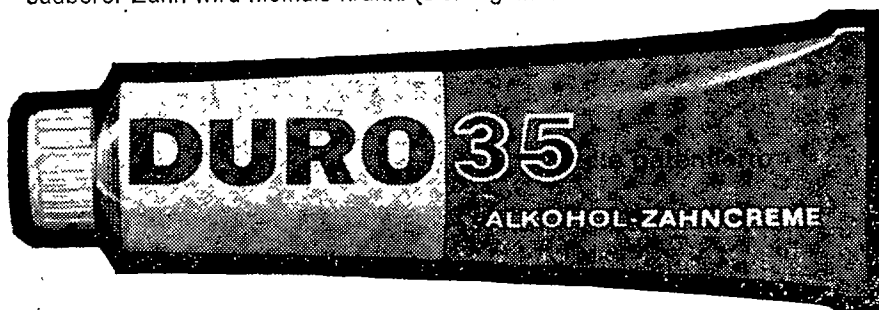
EIN TABAK DER HÄLT, WAS ER VERSPRICHT:

extra mild!



**120 Sekunden mit Duro 35
machen
Ihre Zahnbürste unwiderstehlich**

Duro 35 ist die einzige Zahncreme, die als Wirkungsbasis die gesunde Kraft medizinisch reinen Alkohols nutzt. Was das für Gesundheit und Schönheit Ihrer Zähne bedeutet? Alkohol reinigt schneller, dynamischer und kraftvoller. Der medizinisch reine Alkohol von Duro 35 transportiert in Sekundenschnelle Wirkstoffe auch in die kariessgefährdeten Stellen, die keine Zahnbürste der Welt erreicht. Alkohol macht die Duro 35-Wirkstoffe dynamisch, wendig, unwiderstehlich. Das ist das Geheimnis der fließenden Tiefenreinigung von Duro 35. Darum beseitigt Duro 35 Mundgeruch sofort. Und darum gibt Duro 35 Ihren Zähnen nicht nur strahlendes Weiß – sondern tiefe, gesunde Sauberkeit. Ein sauberer Zahn wird niemals krank. (Der signifikante Hemmeffekt von Duro 35



gegen Karies ist wissenschaftlich bewiesen.) Nehmen Sie sich 2 Minuten Zeit, Ihre Zahnbürste und Duro 35. Dann wissen Sie Bescheid. Noch etwas sollten Sie wissen:

**Nichts reinigt besser als Alkohol-Zahncreme
Duro 35 ist die einzige Alkohol-Zahncreme**

Duro 35 – aus dem Hause Dr. Scheller DuroDont – erhalten Sie auch in Österreich, Italien, Frankreich, Belgien, Luxemburg, Holland, Schweden und in der Schweiz.

Kunde fühle sich keineswegs „nur als Nummer“.

Trotz der überdurchschnittlichen Qualitätsquote ist auch der Volvo kein Wagen, der von Defekten und Reparaturen weitgehend verschont bleibt. Bei einer durchschnittlichen Laufstrecke von 27 900 Kilometer blieb nur ein Fünftel der Besitzer von Werkstattbesuchen verschont. Zum Vergleich: Beim Mercedes 220 S betrug die Quote reparaturfreier Besitzer bei nur minimal geringerer Kilometerleistung immerhin 37,0%. Mithin entspricht der Volvo nur bundesdeutschem Durchschnitt.

16,0% berichten von Pannen elektrischer Art. Oft wurde dabei von den Fahrern allerdings nachsichtig und eilfertig betont, diese Gebrechen gingen auf das Konto der Zulieferanten und könnten deshalb nicht Volvo angelastet werden. 11,9% mußten Klappergeräusche der Scheibenbremsen beseitigen oder die Trommelbremsen mit neuen Bremsbelägen versehen lassen. Schwierigkeiten mit dem Auspuff erlebten 11,6%. Er brach nicht selten ab.

Auswechslung der Stoßdämpfer erwies sich bei 10,9% als notwendig. 9,9% mußten diverse Geräusche beseitigen lassen, bei 8,9% war die Kupplung auszubauen, neu zu belegen oder nachzustellen. 8,6% mußten lahme Rückzugsfedern der beiden Vergaser ersetzen lassen (offenbar ein typischer Defekt, denn routinierte Volvo-Fahrer berichteten, sie hätten stets Ersatzfedern an Bord). Weitere Defekte: Türschlösser und Kofferraumschloß waren zu reparieren (7,2%); Tachometer mußten ausgetauscht werden (6,3%); Tachowelle brach (5,6%).

5,0% hatten Reifendefekte zu verzeichnen, wobei sich häufig Laufflächen lösten, einige Protektoren wegflogen und Karkassen rissen. Nach übereinstimmenden Angaben der Besitzer waren die Reifenpannen vornehmlich auf die Serienbereifung zurückzuführen: Sie sei den hohen Geschwindigkeiten des Volvo nicht gewachsen.

Daß der Volvo 122 S keineswegs so perfekt wie sein Ruf ist, erhellt aus der Liste der *mangelhaften, ärgerlichen und verbesserungsbedürftigen Punkte*, in der die Volvo-Fahrer ihre negativen Eindrücke zusammenfaßten.

Größtes Ärgernis (17,9%) waren die Sitze. Den Fahrern ist offensichtlich in erster Linie an besserem Polstereffekt gelegen. Die Vordersitzlehnen sollten außerdem in einem weiteren Bereich verstellbar sein und mehr seitlichen Halt vermitteln. Besonders großgewachsene Volvo-Fahrer regten den Einbau tieferer Sitze an, damit die Oberschenkel eine bessere Auflage hätten. Die hintere Sitzbank sollte ebenfalls tiefer und überdies breiter sein.

14,2% vermißten eine Borduhr; 13,2% notierten bekümmert, daß Haltegriffe fehlen; 12,2% möchten unbedingt ein verschließbares Handschuhfach haben; 10,9% wünschten bessere serienmäßige Stoßdämpfer; 10,6% meinten, auch ein Bremsverstärker solle serienmäßig und nicht erst gegen Aufpreis und auf Wunsch eingebaut werden; 9,3% verlangten serienmäßig Reifen, die dem Wagen und den hohen Geschwindigkeiten angemessen seien, 8,9% votierten für einen größeren Tank; 8,0% forderten bessere Belüftung; 6,0% bemängelten die Sicht nach hinten; weitere 6,0% kritisierten die zu geringe Kapazität des Kofferraumes; und noch einmal 6,0%

fanden, die Sicht nach vorn-oben und vorn-seitlich sei nicht ausreichend.

Auf die Frage nach den ganz besonders lobenswerten Punkten bestätigten 42,1% aller Volvo-Fahrer noch einmal, was schon in der entsprechenden Befragungsrubrik mit der bemerkenswerten „Ausgezeichnet“-Quote von 76,8% gelobt worden war: die saubere Verarbeitung und Güte des Materials — auch der Lack bilde dabei keine Ausnahme. 37,4% rühmten zudem die „raketenartige Beschleunigung“, das gleichsam „unter Trompetenschmettern ablaufende Überholen“ im dritten Gang auf Autobahnen und Landstraßen. 25,8% zeigten sich von der „brillanten Straßenlage“ begeistert.

18,8% applaudierten dem „robusten, kräftigen, zuverlässigen und leistungsfähigen“ Vierzylinder-Motor und seinem vibrationsfreien, leisen Lauf (laut sei doch nur das Ansaugeräusch). 16,3% waren auch nach einjähriger Bekanntschaft von der „unauffälligen, dezent wirkenden Form“ noch angetan.

Und bildete der Volvo-Sitzkomfort insgesamt das Ärgernis Nummer eins, so entschlossen sich 14,5% der Befragten, zumindest die gute Sitzposition für den Fahrer ausdrücklich zu loben. Abermals 14,5% befanden, der Volvo 122 S sei ein „wirklich robustes und widerstandsfähiges Auto“.

Als lobenswert priesen die Volvo-Fahrer weiter die „schöne, handgerechte, sportliche Knüppelschaltung“ (12,9%); die Zuverlässigkeit des Fahrzeugs, „gepaart mit Anspruchslosigkeit“ (12,6%); das unbedingte Sicherheitsgefühl im Volvo (11,9%); seine Wendigkeit und Handlichkeit (10,9%); das „sehr gute, sportliche Fahrverhalten“ (10,6%) und die hohe Spitzengeschwindigkeit (10,3%).

88,8% der Volvo-Besitzer erwarben zusätzliches Zubehör. Unter dem ersten Dutzend der insgesamt 38 Positionen umfassenden Zubehörliste fanden sich wie bei jedem Wagen die Paradeartikel der Ausstattungshändler: das unentbehrliche D-Schild (81,7%), Fußmatten (78,6%), ein Abschleppseil (70,0%), der beim Volvo zu empfehlende Reservekanister (58,8%) und Autoradios (49,5%).

44,6% haben einen Verbandkasten im Wagen, 43,3% führen Warnlampen, Warnflaggen oder Warndreiecke mit, 28,5% besitzen M&S-Reifen, 24,1% der im allgemeinen so betont sachlichen Volvo-Fahrer erwarben eine Auspuffblende, 23,3% ließen für den Beifahrer einen Haltegriff anbringen. 21,4% montierten einen Rückblickspegel auf der rechten Wagenseite, weil die Sicht nach hinten nicht zu den besten Volvo-Eigenschaften gehört, und abermals 21,4% ließen ein Starkton- oder Mehrklanghorn installieren, um sich beim schnellen Überholen bemerkbar machen zu können.

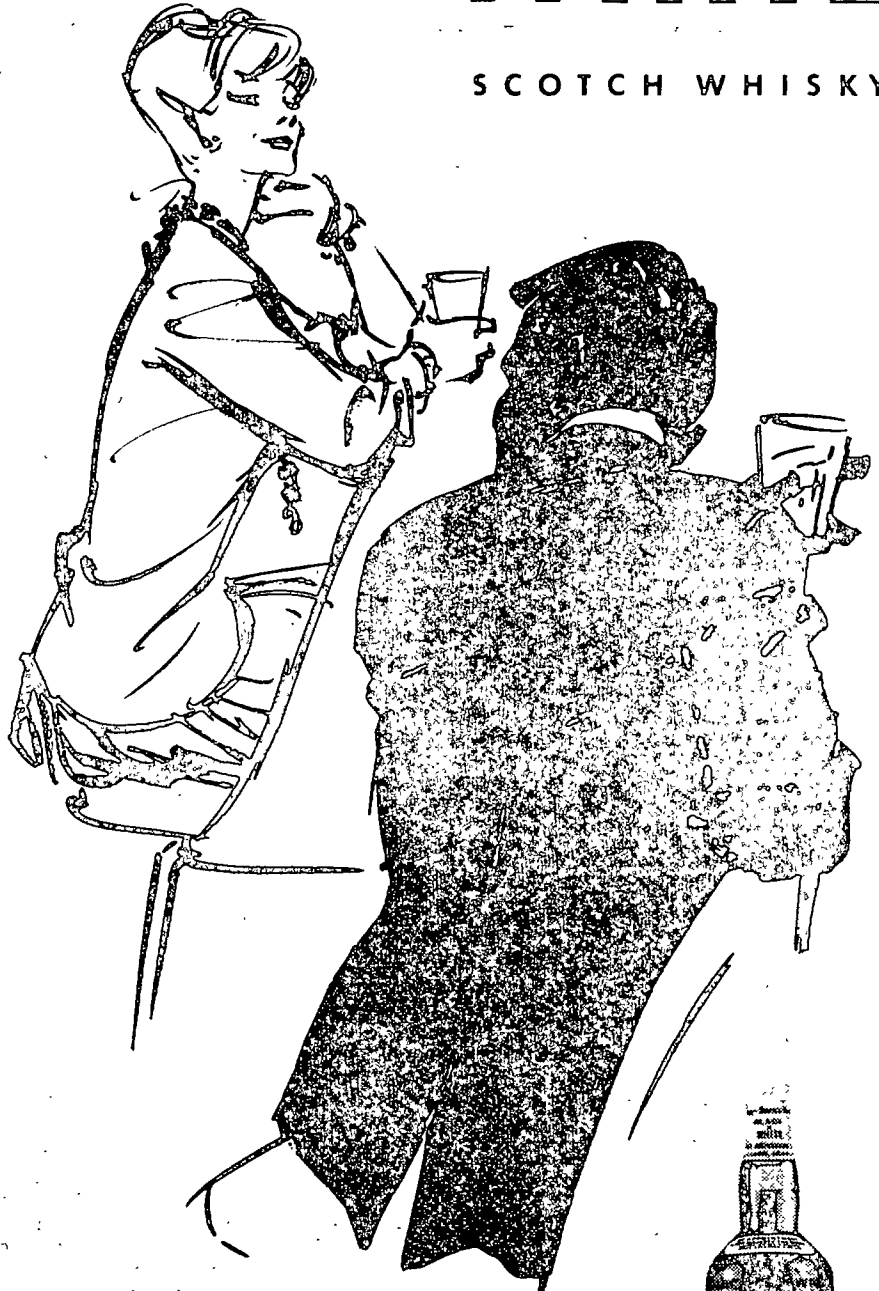
Die befragten Volvo-Fahrer würden sich einen Wagen des gleichen Fabrikates

- wieder kaufen 65,9%
- vielleicht wieder kaufen 29,3%
- nicht wieder kaufen 4,8%

BLACK & WHITE

WHITE

SCOTCH WHISKY



“Whisky at its best”