



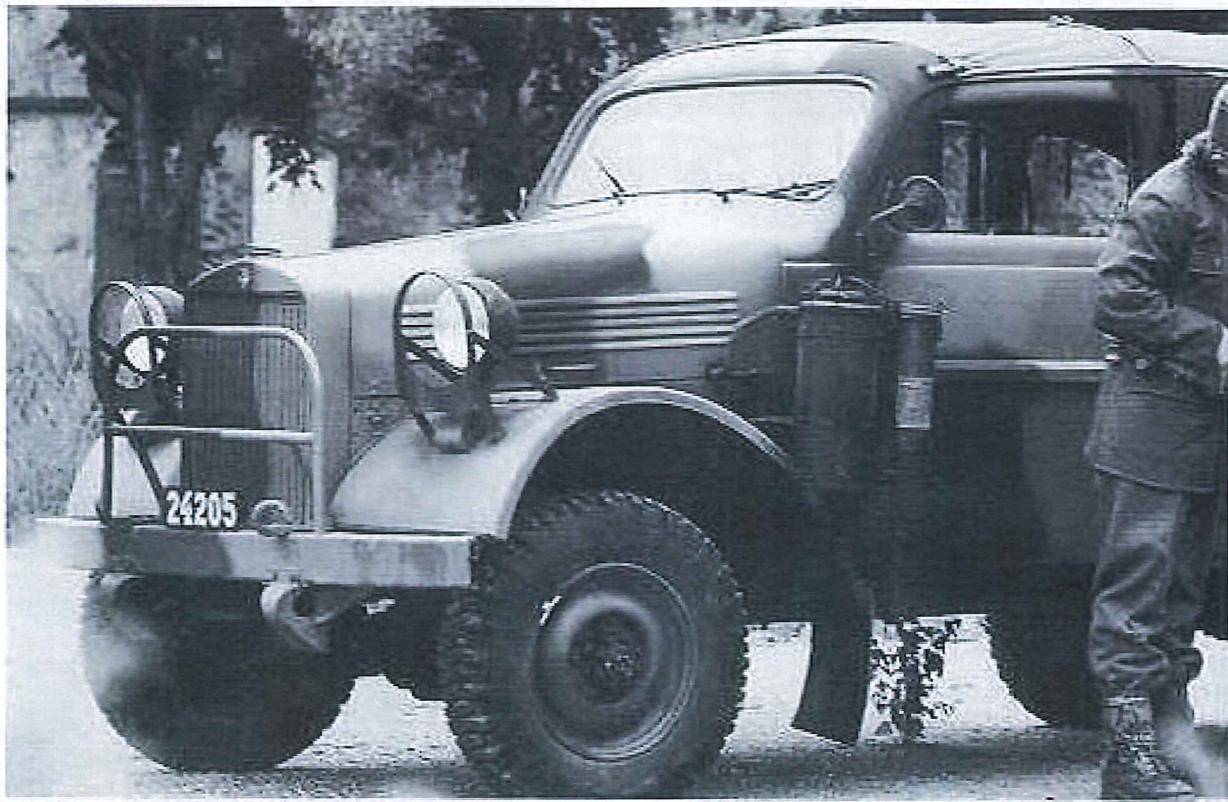
Eine ehemalige Militärversion des 230H, fotografiert in Marieberg/Schweden

Die komplette
«Lappländer»-Geschichte:

Volvo-Geländewagen – echte Lieblinge!

Volvo und 4x4, absolut kein Tabu! Spätestens in der letzten Heft-Ausgabe von VÖLVO-FAN haben wir

Ihnen im Bericht über den neuen Volvo 850 ALL-WHEEL DRIVE aufgezeigt, dass sich Volvo gesamthaft gesehen schon früher intensiv mit dem Allradantrieb an Motorfahrzeugen auseinandergesetzt hat. Im Sektor Lkw begannen die Projektarbeiten dank Auftraggeber «Swedish Army» schon sehr früh. Was daraus entstand, wissen sehr oft nicht einmal eingefleischte Volvo-Fans. «Was, das soll ein Volvo sein?» Oder: «Das kann ich auch, einem Pinzgauer den Volvo-Schriftzug verpassen.» So ungefähr hörte man ab und zu auch Besucher reden, die anlässlich des grossen VOLVO-FAN-Meetings vom August 1995 in Buochs/Zentralschweiz die verschiedenen «Lappländer»-Volvos begutachteten. Und es gab sie doch, die Geländewagen von Volvo. Global sagt man diesen Frontlenker im Volks-



Der PV445 wurde ab 1958 gebaut.

munde einfach «Lappländer», und zwar egal, ob es wirklich «Lappländer» sind oder ob sie mit einer Zahlen-typisierung (alle nachfolgenden Modelle) bezeichnet sind.

Bereits 1937 erteilte die schwedische Armee Volvo den Auftrag, einen mittelschweren, geländegängigen Lastwagen zu entwickeln. Auf der Basis eines Dreiväschers – es war das grösste Kaliber im damaligen Volvo-Nutzfahrzeug-Programm – entstand ein 6 x 4 mit der Bezeichnung TVA, der in seinem Endstadium TVB hieß. Eine Hinterachse mit kleineren Buggefäßen vor dem Kühler half dem Gelände-Lastwagen beim Überwinden tiefer Gräben. Als Antriebsaggregat hatte man dem TVA/TVB einen Hesselman-Sechszylinder mit 7,57 Liter Hubraum verpasst. In den frühen vierziger Jahren machte man aus dem Fahrzeug dann einen Frontlenker, bei dem jetzt auch die zweite Hinterachse angetrieben war. Dieser Lkw Figurierte als Artillerie-Zugmaschine TVC 6 x 6 im Programm.

1943 kam der erste 4 x 4 mit Personenwagen-Charakter

Den ersten Allradwagen mit Personenwagen-Charakter baute Volvo 1943 auf dem Fahrgestell des legendären PV 800, der normalerweise als Taxi karossiert war. Der Geländewagen wurde als TPV bezeichnet und blieb bei nahe 20 Jahre im Angebot. Es versteht sich von selbst, dass wiederum das Militär den grössten Abnehmer darstellte. Der Sechszylinder-Benzinmotor leistete 80 PS bei einem Hubraum von 3,67 Liter. Die Nachkriegsausführung der Jahre 1953 bis 1958 wurde als TP21 gefährt. 720 Exemplare verließen davon das Werk in Göteborg. Im Jahre 1955 stellte man drei spezielle Exemplare her, um damit einen Start ins Zivil-Automobilgeschäft zu versuchen. Diese Wagen hatten einen sechsfenstrigen Kombiaufbau. Einer wurde nach Grönland verschifft, ein anderer – vermutlich der einzige überlebende – gehört heute noch einem Sammler in Kopenhagen.

Gegen Ende der 50er Jahre gab es erneut Entwicklungsaufträge vom schwedischen Militär. Die Armee-Oberen suchten nach einem Ersatz für den Jeep-Willys, den sie bisher via Scania-Vabis nach Schweden holten. Allerdings machte man zur Bedingung, dass der neue Geländewagen ein Frontlenker sei, nicht zur schweren, acht Personen befördern könne und natürlich über gute Fahreigenschaften im Gelände verfüge. Das Ergebnis diesbezüglich sollte schliesslich «Volvo-Laplander» heißen, Chefkonstrukteur Nils-



Zwei L3504 absolvierten als Teil des abwehrenden Feuerprogramms eine spektakuläre Fahrt vom hohen Norden Europas bis nach Südafrika. Das Wikingerschiff als Hintergrund des «S» auf dem Nationalitätskennzeichen war offensichtlich eine Referenz an die atlantische Länge der Reise – und an den Aufbau der LKW L3504 Viking darunter gelegt.

Magnus «Måns» Hartelius mache sich ans Werk. Obwohl in den fünfziger Jahren lange Motorhauben in Mode waren, fiel es ihm nicht schwer, einen Frontlenker aufs Papier zu bringen. Dies bedeutet viel Platz im Innenraum bei akzeptablen Aussehmassen sowie bessere Sicht bei Geländefahrten. Die Konstruktion basiert auf einem Lastwagen-Leiterrahmen mit blattgefederter Starrachse.

Vieles von Buckel, Amazon und der Serie 140 übernommen!

Um die Kosten im Griff zu halten und auch in Zukunft die Ersatzteilversorgung zu erleichtern, versuchte Hartelius, so viele Standardteile wie nur möglich zu verwenden. So ähnelt das Innenleben des «Lapländers» in weitem dem Buckel und Amazon, von denen Motor (B16, B18 und später B20) und Getriebe sowie Verschiedene Achskomponenten übernommen wurden. Die Instrumente gleichen denen des Frontlenker-Lkws «Snabbe» (vgl. VOLVO-FAN Nr. 2/96). Eine Spindellenkung bietet gegenüber einer Schnecken-Rollenlenkung den Vorteil grösster Stabilität. Für Geländefahrten besitzt das voll synchronisierte Viergang-Getriebe eine Untersetzung, mangels Freiaufnahmen kann der Frontantrieb während der Fahrt zugeschaltet werden. Und Achtung. Dies erfolgt im unteren Drehzahlbereich bei einer Notbremsung sogar automatisch! Zusätzlich können an Vorder- und Hinterachse Differential sperren aktiviert werden. Dass der «Lap-



Der T6C war ein Frontlenker mit Allradantrieb. Um Gleichgewisse zu schaffen, die ordentliche Achslastverteilung die Geländegängigkeit ein-



Dieser restaurierte Laplander L3514 stand zum VOLVO-FAN Treffen 1995 in Ruchti (Schweiz).



Der erste Geländewagen von Volvo hieß Pv8 und stammte aus dem Jahre 1937. Er war ausgezeichnete Geländegängig. Wahrscheinlich auch deshalb, weil die Zusatzradkästen verhinderten, dass sich die Vorderräder eingesenken.



Der «Volpens» war nicht nur erster allen anderen Geländewagen überlegen, sondern hat diese Stellung noch nach 25 Jahren im Dienste der Landesverteidigung.

landet» ein ausgezeichneter Geländewagen ist, wissen die Off-Road-Spezialisten namentlich in Schweden noch heute zu schätzen; vernöhnen sie doch immer wieder in Geländeprüfungen gegen weit modernere Konkurrenz zu glänzen!

1961 ging der «Laplander» in Serie

Im Jahre 1959 wurde eine kleine Testserie (L2304) des offiziell als «Laplander», im Volksmund als «Volpens» (Grünschnabel; Welpen) bezeichneten Modells gebaut. Die eigentliche Serienfertigung der endgültigen Version begann erst zwei Jahre später. Keiner der ersten Prototypen wurde vom Militär erprobt, denn die Verantwortung für das gesamte Projekt lag bei Volvo – bei Måns Hartelius. Erst nach den Erfahrungen mit den Prototypen wurde aber die Vorserie L2304 zur eingehenden Erprobung den Streitkräften abgegeben. Diese Testmodelle unterschieden sich von der endgültigen Version durch Einzelheiten wie der Frontpartie und die Verwendung des B16-Triebwerkes anstelle des B18 im L3314.

Spektakuläres Testprogramm!

Zwei der insgesamt 91 L2304-Modelle in unterschiedlicher Ausrüstung durchliefen ein hartes und zuweilen auch spektakuläres Testprogramm. Darunter war eine Fahrt vom Nordkap bis hinunter nach Südafrika, um die Fähigkeiten sowohl

im verschneiten Norden als auch in dampfenden Dschungeln unter Beweis zu stellen. Nach geglücktem Stapellauf beginnt die Serienproduktion mit dem Typ «Laplander» L3314, der ein wenig kräftiger als die Vorserie ausfällt, da er statt des B16-Motors mit 60 PS jetzt den B18 mit 68 PS bekommen hat. Die Reifen trugen zu den vorzüglichen Gelände-eigenschaften des Laplanders



Der L3304 unterschied sich völlig vom Basis L3314 Laplander. Er trug die militärische Bezeichnung «Panzerabwehrkanonen-Träger 9031».



Auch die Kantonspolizei Thurgau (Schweiz) nutzte den Volvo L3314 für besondere Aufgaben ein. Wofür dieses Fahrzeug wohl gedacht war?

im Vergleich zu anderen Modellen seiner Zeit bei. Måns Hartelius beauftragte den schwedischen Reifenhersteller Trelleborg mit der Entwicklung eines Niederdruckreifens im Format 8.90-16 auf 6,50 x 16 mit höheren Flanken und grösserem Luftvolumen als bei dieser Dimension üblich. So konnte mit niedrigerem Luftdruck gefahren werden. Das Fahrzeug neigte somit weniger dazu, sich in losem Untergrund festzufahren.

Der L3304, ein Spezialmodell der Armee

Ausschliesslich für die schwedische Armee wurde das Spezialmodell (mit der Volvo-Typebezeichnung L3304) gebaut. Es war der «Panzerabwehrkanonenträger 9031». Die auf der Basis des L3314 montierte rückschlagfreie Kanone blies das Fahrzeug beim Abfeuern buchstäblich zur Seite. Da es offenbar Unfälle gab, bei denen das Fahrzeug umgefallen war, wurde zum Schutze der Insassen ein starker Obertollbügel montiert. Die genaue Stückzahl der Armeeversion L3304 blieb geheim.

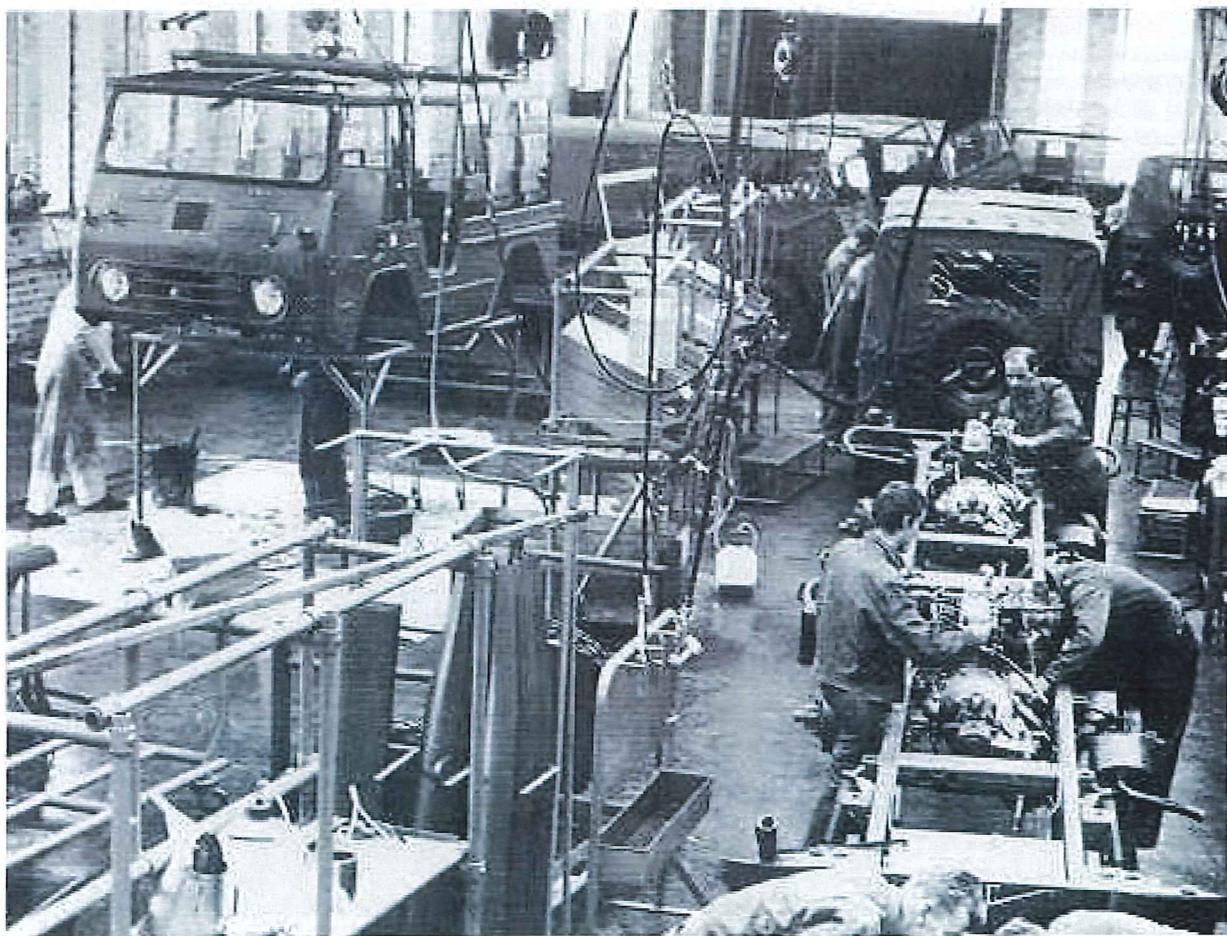
Zivilversionen

Nun kam die Zeit, als nach erfolgreicher Serienproduktion der «Laplander» auch seine Uniform ausziehen durfte und als Zivilfahrzeug, auch international, verkauft werden konnte. In Schweden interessierten sich vor allem Bauunternehmer, Stromversorgungsunternehmen, Feuerwehren und



Nach heute bei einer Ford-Vertretung im Kanton Graubünden im halben Pivnenderne-Einsatz: ein L3314 von 1964 in S&L-D.

andere kommunale Dienste für ihn, letztere weil er besonders für Straßenreinigung und zum Schneeräumen geeignet war. Dank eines Nebenantriebs konnten verschiedene Zusatzzaggregate angeschlossen werden, so etwa Feuerlösch- oder Hydraulikpumpen. Für die unterschiedlichen Einsätze als Lösch-, Bergungs- und Servicefahrzeug erschienen zahllose Versionen: Einzel- oder Doppelkabinen mit Pritsche, mit Planenverdeck, als Fahrwerk mit Kabine für Kasteneufbauten. Hoch befriedigt von der Leistungsfähigkeit des «Lapländers» erwog die schwedische Armee die



Laplander-Produktion im ehemaligen Werk Göteborg circa 1963-64.



Volvo C202 von 1978



Made in Ungarn. Beim C202 war Rostschutz ein Primärvorfall.

Entwicklung modernerer Varianten. Zum Beispiel wurde ein L3314 als Amphibienfahrzeug für den Einsatz als Aufklärer und Kommandowagen umgebaut. Im Wasser erfolgte der Antrieb über eine ausklappbare Schraube, die vom normalen B18-Motor angetrieben wurde. Trotz erfolgreicher Erprobung gab man dieses Projekt zeitweise auf. Erst bei der Entwicklung der nächsten Generation von Geländewagen verfolgte Volvo es weiter.

Überall sehr beliebt und erfolgreich

In England konkurrerte der «Laplander» erfolgreich mit dem Land-Rover-Frontlenker, und auch die Norweger sind heiss auf den L3314. Ein Laplander wird einer Armee eines aus Diskretionsgründen nicht näher genannten Staates im Nahen Osten zu Testzwecken geliefert. Der zuständige Armee general war so begeistert, dass er nach Ablauf des Tests die Rückgabe des Fahrzeugs verweigerte, weil er es auch inskunstig bei seinen Paraden nicht missen möchte. Generell ausgedrückt darf gesagt werden, dass der Laplander in grosser Zahl Dienst bei den schwedischen und norwegischen Streitkräften tat und meistens heute noch immer tut. Durch seine Einsätze bei den Vereinten Nationen in typischer weißer Lackierung mit blauer UN-Anschrift wurde er weltbekannt! Der «Laplander» wurde in der Version als L3314 mit einem Gesamtgewicht von 2450 kg bis ins Jahr 1970 gebaut. Die Variante L3315 unterschied sich vom vorgenannten Modell nur bezüglich des Gesamtgewichts (2610 kg) und dass er nur bis 1969 gefertigt wurde.

Dann kam der C202

Eine modifizierte Version, sie hieß nun C202 (mit stärkerem B20-Motor, verbessertem Getriebe, geänderter Front und verstärkten Türschlössern), wurde Mitte der 70er Jahre entwickelt. Die Produktion begann 1977. Es gingen während der 70er Jahren weiterhin Anfragen von potentiellen Käufern ein, die keine speziellen Anforderungen stellten und die die zusätzlichen Kosten für die letzte hochentwickelte Version für gerechtfertigt hielten.

Produktion in Ungarn

In der ersten Hälfte der 70er Jahre hatte Volvo eine Unzahl von Aufträgen aus Ungarn erhalten, so unter anderem von der ungarischen Transportgesellschaft Hungarocamion. In diesem Zusammenhang wurden Diskussionen über eine

mögliche Produktion eines Volvo-Modells in Ungarn laut. Das Ergebnis der Verhandlungen war der Beschluss, einen modernisierten Laplander in Ungarn zu bauen. Da Volvos eigene Produktionskapazität in Schweden voll zum Bau des C303 benötigt wurde – er wurde in grosser Zahl von der schwedischen Armee geordert –, fiel die Wahl auf die Vierzylinder-Version C202 mit abschaltbarem Vorderradantrieb. Der Bau von 4x4-Fahrzeugen war damals bei Volvo noch wie vor einer Randerscheinung, so dass im Mutterland keine zusätzlichen Herstellungsanlagen bereitgestellt wurden. Wer



Volvo C202 mit Schneepflug



Ein L3314 mit Doppelkabine im Dienste der Feuerwehr

sich heute mit der Restaurierung eines Volvo C202 auseinandersetzt, bemerkt unweigerlich, dass sowohl Karosse als auch Chassis unmöglich aus Schweden stammen können, denn punkto Rostvorsorge ist da absolut gar nichts vorhanden! Stefan Keller, der Lappländer-Kenner aus der Schweiz, geht deshalb wohl kaum falsch in seiner Annahme, wenn er vermutet, dass der C202 ausschliesslich in Ungarn gebaut wurde. Bei der Restaurierung seines C202 macht er zutiefst selber derartige Erfahrungen. Im Übrigen kann in Schweden niemand sagen, in welchem Werk der C202 überhaupt gebaut werden sollte.

Vielseitige Verwendung

Wie der C202 wurden zuvor der L3314 und seine Varianten vielseitig verwendet. In Schweden wurde das Modell normalerweise mit Stoffverdeck ausgestattet. Es wurden aber auch Hardtops verkauft, so zum Beispiel für Stabsfahrzeuge. Unter den Versionen für den zivilen Markt gab es auch einen Pickup, der normalerweise für Leichttransporte, den Schneeräumungsdienst oder als Müllwagen im Kommunaleinsatz verwendet wurde. Die Produktion des C202 lief 1981 aus. In der Schweiz durfte er gemäss Typenschein als Personen- oder Lieferwagen eingelöst werden.

Volvo Serie C300, die wahren Geländekönige

Ende der 60er-Jahre klopfte die Armee bei Volvo wieder an und erkundigte sich nach dem Nachfolger für den Lappländer. Wieder nimmt sich Måns Hartelius des Problems an und beschliesst, das gleiche Konzept, nur eine Nummer grösser, weiterzuverfolgen. Die Armee wünschte sich mehr Platz im Innenraum, mehr Zuladung und einen stärkeren Motor, kombiniert mit noch besseren Geländegangenschaften. Eine Reihe von Lappländern wurden für Testzwecke verwendet. Gleichzeitig wurde eine Untersuchung der Schwachpunkte des Vorgängers angeordnet.

Unter der Bezeichnung Projekt 4140 fanden die ersten Design-Studien bereits 1967. Ein Lappländer wird als rollendes Testmuster montiert. Da sich die Infanterie auch einen Last-



Ein zweiachsiges C304. Auch das gab's. Das gelbe Modell wurde für Kunden wie die schwedische Straßenbaubehörde gebaut.

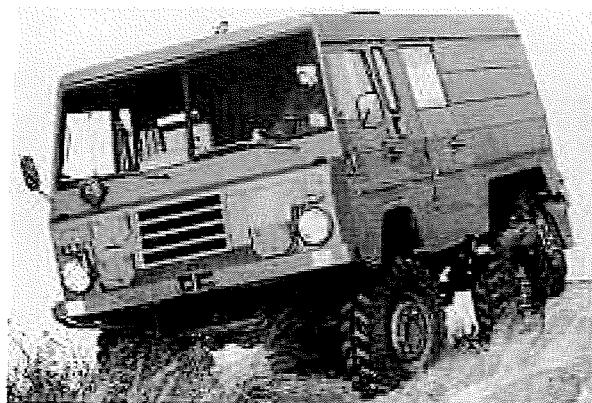


Der C305 wurde von der schwedischen Infanterie als Ersatz für ihre früheren Achtradfahrzeuge eingesetzt.



Peter Roth aus Weingarten (ZH) hat seinen C202 bewundernd als Camper ausgebaut.

wagen zum Personentransport wünschte, um nicht mehr auf ein Zugfahrzeug für die Radfahrer angewiesen zu sein, wurde von Anfang an daran gedacht, eine zwei- bis dreiachsige Konstruktion zu entwerfen. Sogar ein Vierachser als 8x8 sollte entstehen. 1972 wird eine Vorserie von 61 Stück des zweiachsigem Modells produziert, allerdings noch mit dem B20-Motor, der später in den Serienfahrzeugen durch den sechszyllindrigen B30 mit 125 PS (Triebwerk des Volvo 164) ersetzt wurde. Hauptunterschiede des C303 zum alten Lappländer oder zum C202 sind, neben einem kantigeren Äusseren, eine verbesserte Geländereduktion und Portalachsen. Die so gewonnene Bodenfreiheit in Kombination mit guten Böschungswinkeln (gemäss Werk vorne und hinten 45°) sicherten dem neuen 4x4-Volvo ungewöhnlich gute Off-Road-Qualitäten, die sowohl die Armee als auch ausländische Kunden überzeugten. Allerdings geriet der Neue mehr als eine Tonne schwerer als der Ur-Lappländer. Berücksichtigt man noch den grossen Luftwiderstand der steilen Frontpartie, wundert es nicht mehr, dass der C303 kein besonders behendes Fahrzeug wurde. Das C steht für Cross Country, 3 für eine 3-Türen-Maschine und 03 für drei Tonnen Gesamtgewicht. Der Typ C303 hatte nicht nur den gleichen Motor wie die Luxuslimousine Volvo 164, sondern auch das Getriebe war identisch. Alle Sechszylinder-Lappländer (Serie C300) waren mit permanentem Allradantrieb ausgerüstet, bei denen es auch zwei 6x6-Versionen mit den Typenbezeichnungen C304 und C305 gab. Der Unterschied lag hier in voneinander abweichenden Radständen.



Ein geschützter Volvo C308 6x6.



Kürzerer LKW für die schwedische Armee.



Der C304 in der Schweiz.

Die Zweiachsversion mit dem Kodennamen »4141« erinnerte an eine breitere Ausgabe des Laplanders. Das Modell wurde auch mehr oder weniger mit den gleichen Teilen gebaut. Die längere und breitere Dreiachsversion wirkte beträchtlich

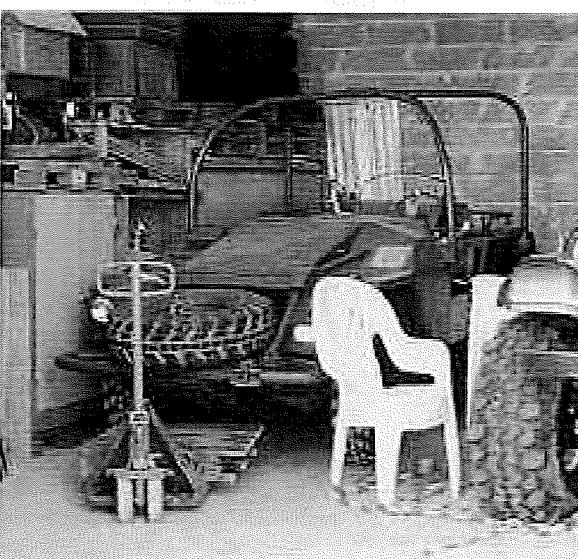
grösser als der Vorgänger und machte einen ganz anderen Eindruck. Dieses Modell hieß intern »4143«.

Volvo-Forschungszentrum in Strängnäs

Der wichtigste technische Unterschied zwischen den neuen C300-Modellen und dem Laplander war die vorerwähnte Portalachse. Bei dieser Konstruktion war die Nabenunterstützung so angeordnet, dass die Achse oberhalb der Radmitte lag. Das ergab zwei Vorteile: eine robuste Konstruktion und hohe Bodenfreiheit – beides trug erheblich zur ausgezeichneten Geländegängigkeit des Fahrzeugs bei. Nach dem Vorstellen folgte parallel zu Volvos eigenem Forschungszentrum in Strängnäs (schwedisches Städtchen zwischen Stockholm und Eskilstuna) eine eingehende theoretische und praktische Bewertung des Entwurfs durch das Materialbeschaffungsamt der schwedischen Streitkräfte. Einmalig daher war, dass das Modell ausschliesslich zur Erfüllung aller Anforderungen des Militärs konstruiert wurde und die Armee selber feststellte, dass alle Anforderungen erfüllt waren.



Der schwedische C304.



Heute sind die C304 ausschliesslich Sammlerstücke. In der Nähe von Härnösand in Schweden besitzt ein privater Sammler ein letztes Exemplar.



Zwei C303-Modelle in Australien unterwegs

Im allgemeinen bestätigte das ausgiebige Testprogramm die Richtigkeit des Konzepts, auch wenn Einzelheiten wie Fenster und Türen noch geändert wurden. In jeder Hinsicht war die neue Geländewagen-Generation robuster. Der C300 wurde in mehreren Basisversionen gefertigt, erfüllte eine Reihe militärischer Einsatzzwecke und wurde in kleinen Stückzahlen auch an zivile Käufer abgegeben. Nach unserem Erachten war der Grund, warum im zivilen Bereich recht wenige Lappländer eingesetzt wurden, auch der stolze Anschaffungspreis. In der Schweiz kostete der C303 im Jahre 1976 etwa 54'000 Franken!

Einer Presse-Information der beiden damaligen Schweizer Volvo-Importeure, Fritz Häusermann in Effretikon-ZH und Automobiles Volvo SA in Lyss vom 10. Oktober 1976, war zu entnehmen, dass die erste Lieferung von insgesamt 4600 durch die schwedische Armee bestellten C300 Ende 1974 erfolgte. Die Entwicklungsarbeiten hatten über neun Jahre (!) gedauert. Die zivile Version wurde in einer zweitürigen und in einer dreitürigen Ausführung auch in der Schweiz über das normale Händlernetz zum Verkaufe angeboten.

Die zwei Grundmodelle verfügten über eine Nutzlast von 900 kg beim zweitürigen Modell und satte 2,7 Tonnen beim Dreitürmodell. Mit der ersten Lieferung von C300-Modellen für den Zivileinsatz rechneten die CH-Importeure, gegen Ende 1976 darüber verfügen zu können.

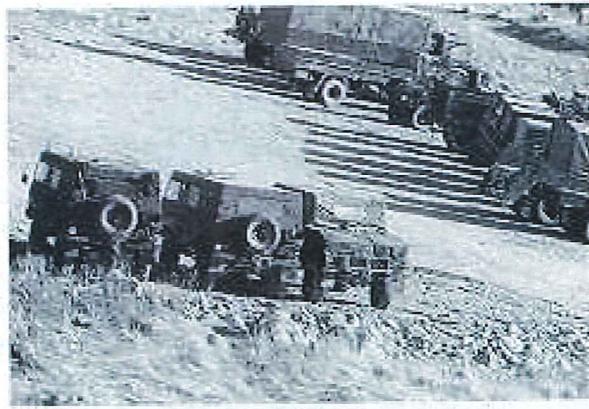
Enormes Steigvermögen

Auf festem Unterlage schafften die neuen Volvo-Geländewagen Steigungen bis zu 60%! Auch die Seitenstabilität war sehr gross. Neigungen bis zu 40% konnten problemlos überwunden werden. Der hintere Passagierraum hat quer gestellte Sitze. Im Anschluss an den Passagierraum befindet sich ein zusätzlicher Laderaum. Der Rücksitz kann umgeklappt werden, so dass sich das ganze Fahrzeug beladen lässt.

Interessant sind im übrigen die Vorinformationen aus einer Pressemeldung der beiden Schweizer Volvo-Vertreiber vom April 1974 über die geplante Lancierung der neuen Volvo-Geländewagen-Serie. Da steht wörtlich zu lesen: «Beide



Ein C303 der Feuerwehr aus Eskilstuna (Schweden)

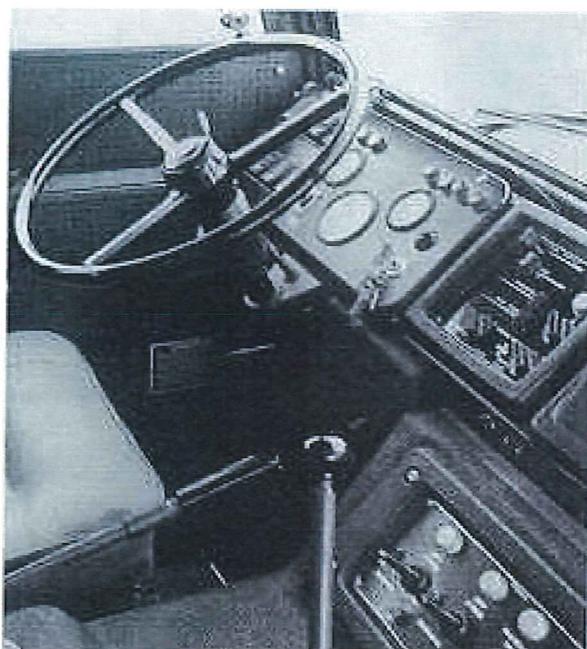


Dass das schwedische Stahlherren Stringatz immer noch gut mit Lappländer Geschichten bewandt ist, beweist auch dieses Bild. Auf dem Kasernenberg Angel standen gleich mehrere Lappländer. Achtung, es handelt sich hier um ein Schwarzbild...»

Versionen haben Allradantrieb und können mit verschiedenen Ausführungen verwendet werden; eine Grundversion für die Beförderung von Lasten. Ein Volvo-Sechszylinder-Benzinmotor, B30, mit einer Leistung von 125 DIN-PS und einer Maximal-Geschwindigkeit von 110 km/h, ist in beide Modelle eingebaut. Das derzeitige Modell dieser Geländefahrzeuge wird zurzeit erfolgreich von den finnischen und schwedischen UNO-Verbänden auf Zypern und an der Front im Mittleren Osten eingesetzt. Der neue „Lappländer“ oder „Puppy“, wie das Fahrzeug bis heute auch genannt wurde, wird in zwei Versionen erhältlich sein.»

Das Basismodell der Serie C300 war der C303. Die Bezeichnung wurde nur für die zweitachsige Version mit geschlossenem Stahlblechauflauf verwandt. Das Modell wurde bekanntlich im Militär- (Projekt 4141) und Zivilversion gebaut, die weiß lackiert war und keine Dachluke besaß (Projekt 4180). Eine Spezialversion (Projekt 4151) mit rückschlagfreier Panzerabwehrkanone für Verteidigungsaufgaben wurde ebenfalls entwickelt. Sie trug die militärische Bezeichnung «Panzerabwehrkanonen-Träger 1111» und wurde von der schwedischen Armee als Ersatz für den Volvo L3304 verwendet. Die Zweitachsersion des C304 wurde nur als nacktes Chassis für militärische und zivile Verwendung geliefert und diente mit seinen schweren Achsen zum Bau von Ambulanz- und Stabsfahrzeugen. Im zivilen Bereich wurde er als Feuerwehrfahrzeug verwendet und in beträchtlicher Zahl als kleiner, gelber Pritschenwagen mit Kran bei der schwedischen Straßenbauverwaltung.

Der dreitachsige C304 (Projekt 4143) wurde für die gleichen Zwecke verwendet wie der C303, allerdings wenn höhere Zuladung gefragt war. Im Gegensatz zu den anderen Versionen war der C305 (Projekt 4163) ein «echter» LKW mit schwereren Achsen, höherem Gesamtgewicht, stärkerem Getriebe, höherer Achsuntersetzung und Ladefläche. Diese Version wurde am längsten produziert, und zwar bis 1984, während für die leichteren Typen 1979 das Aus kam. Volvo hat den Bau von Geländefahrzeugen dieser Größenordnung eben nie sehr forciert. Später kam dazu, dass das Angebot von Konkurrenzprodukten aus dem Ausland ständig zunahm. Die Notwendigkeit, auf diesem Gebiet mitmischen zu müssen, war vordergründig nicht gegeben. Die oben aufgeführten C300-Versionen waren nicht die einzigen von Volvo Truck getesteten Varianten. Mehrere andere Projekte innerhalb der C3-Serie wurden diskutiert und als funktionsfähige Prototypen gebaut.



Der Fahrerarbeitsplatz im C303



Der C302 in Krankenwagenausführung



Die Panzerabwehrkanonen-Träger 1111 basiert auf dem C303. Sie wird von der schwedischen Armee immer noch eingesetzt.



Bei der Katastrophe in Sri Lanka standen diese UN-C303



Das Schweizer Geländewagenprojekt von Monteverdi und Saurer sollte mit Volvo-Motoren ausgerüstet und im Prinzip eine Art Lappi-Länder-Nachfolger geben.

Die meist unbekannte Tatsache

Für Sammler ausgefallener Allradfahrzeuge bleibt der Lappländer eine Rarität. Gleichwohl tun noch Tausende dieser hervorragenden Fahrzeuge in aller Welt ihren Dienst. Einen neuen Anlauf gab es noch einmal, als die in Arbon am

Bodensee beheimatete Schweizer Lastkraftwagenfirma Saurer 1980/81 ein Geländewagenprojekt in Angriff nahm, für das Volvo-Motoren (2,4 Liter, 90 PS) als Antriebsaggregate vorgesehen waren.

Mehr als ein Dutzend Versuchsfahrzeuge wurden indessen nicht gebaut. Daimler-Benz, neuer Herr im Hause Saurer, hatte schliesslich bereits ein eigenes Geländewagensortiment im Programm.

Was hatte Peter Monteverdi mit dem Projekt zu tun?

Grundsätzlich stammt das Geländewagen-Projekt mit Volvo-Motor aber nicht von der Saurer AG selber, sondern von der Monteverdi AG, Kleinstersteller von exklusiven Luxus-Sport- und Geländewagen. Diese Aufgabe nahm Peter Monteverdi, der Firmenchef, sehr ernst, und das Thema Geländewagen hatte ihn zu faszinieren begonnen... ihn, den ehemaligen Rennfahrer und Hochleistungsauto-Konstrukteur! Noch bevor sein Sahara-Geländewagen 1979 in Produktion kam, hatte er bereits das Projekt für einen den Land-Rover konkurrierenden, offenen, leichten Gelände-



Volvo C 303



Schliesslich erschien auch eine freitürige Ausführung des Military als Monteverdi 200 bewaffnet (1979).

wagen zu Papier gebracht. Das Presse-Communiqué vom 13. Februar 1979 beinhaltete u.a. folgenden Wortlaut:
„Sehr geehrter Herr Redakteur, wenn am diesjährigen Genfer Automobilsalon vom 1. bis 11. März vor dem Monteverdi-Stand noch mehr Volk zusammenströmt als bisher (und das will etwas heißen), so müssen wir bekennen: wir sind selber



Schuld daran. Veranstalten wir doch auf einen Schlag gleich zwei Premieren – urbi et orbi (eine für die Stadt und die andere für die Welt).

Der Monteverdi Military 230 M ist so neu, wie ein Fahrzeug überhaupt neu sein kann. Peter Monteverdi entwickelte ihn für ein grosses, leistungsfähiges schweizerisches Konsor-



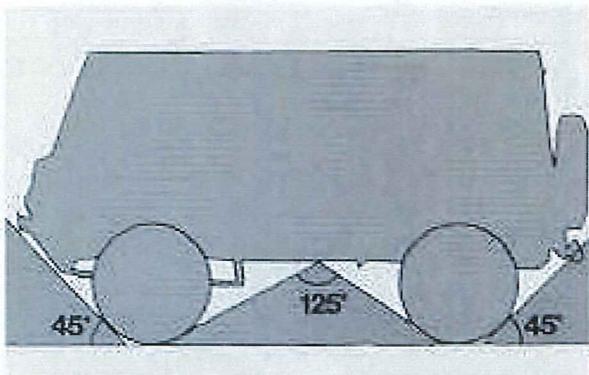
Volvo C 307 mit Reihen-Sechszylinder-Motor.

tum, das sich entschlossen hat, Geländepersonenwagen in Militär- und Zivilföhrung für das In- und Ausland zu produzieren. Falls Ihr Reporter- und Abenteuerblut sich Knall und Fall in diesen ebenso robusten wie eleganten Kübel verliebt, so müssen wir Ihnen leider mitteilen, dass der in Genf ausgestellte vorerst der einzige ist. Aber wir nehmen Sie gerne auf die Warteliste und benachrichtigen Sie, sobald die Serie anläuft!» Bis zu diesem Genfer Salon 1979 war es für Monteverdi und seine Ideen jedoch ein recht harziger Weg. Damals nahm Peter Monteverdi Verbindung mit Saurer auf. Die Schweizer Lastwagenfabrik zeigte sich am Bau eines solchen Fahrzeugs, das Monteverdi keinesfalls in eigener Regie herstellen wollte, interessiert. Von Arbon aus wurde dem Binninger Konstrukteur das Pflichtenheft der Gruppe für Rüstungsdienste zugespielt, damit die Pläne den schweizerischen Armeebestimmungen angepasst werden konnten. In der Folge ergab sich zwischen Monteverdi und Saurer wohl eine Einigung hinsichtlich technischer Aspekte, doch führten unterschiedliche finanzielle Vorstellungen zu einem Abbruch der Verhandlungen. Monteverdis Verbindungen zu Kunden im vorderen Orient führten indessen dazu, dass ein arabisches Land ernsthaftes Interesse für die Land-Rover-Alternative zeigte. Dann, im Herbst 1978, bestellte die Gruppe für Rüstungsdienste Monteverdi überraschend nach Bern. Dem Basler Konstrukteur wurde in der Bundesstadt eine eher enttäuschende Mitteilung gemacht: Für eine Militärversion des Monteverdi Safari bestehe leider kein Bedarf! Da legte Monteverdi die Pläne für den im Entstehen begriffenen, nun als Military 230 bezeichneten Geländepersonenwagen auf den Tisch. Seine GRD-Gesprächspartner zogen sich hierauf zu einer Beratung in einen Nebenraum zurück, und nach etwa einer halben Stunde eröffneten die Verantwortlichen ihrem Besucher einen erstaunlich rasch gefassten Entschluss: Monteverdis Projekt werde nachträglich in die Evaluation aufgenommen, und es solle bis zum 1. Januar 1979 nach Bern geliefert werden. Jetzt kam der Vertrag zwischen Saurer und Monteverdi kurzfristig zustande. Der Prototyp des Military 230 wurde im Januar 1979, mit einer kleinen Verspätung, in Binningen fertiggestellt. In Arbon war man von diesem Fahrzeug angetan, und man entschloss sich daher zum Kauf des zweiten im Bau befindlichen Prototyps. Abermals gingen die Aaraber leer aus. Von den Spezialisten der GRD aber wurde der erste Military-Prototyp für eine Prüfung auf Biegen und Brechen in Empfang genommen.



Volvo C303

Der Military 230 war als reines Zweckfahrzeug für härtesten Geländeinsatz konzipiert worden, dennoch verriet es durch seinen sauberen Stil die Handschrift des Designers Monteverdi. Die Zahl 230 bezog sich auf den Radstand. Dr. Military besass ein von Monteverdi selber entwickeltes Kastenrahmenchassis mit an Stofffedern aufgehängten vorderen und hinteren Starrachsen, Reduktionsgetriebe und ein- und ausschaltbarem Vierradantrieb. Eine Besonderheit bestand fer-



Optimale Geländeagilität beim Volvo-Lappländer





Volvo C202. Dieser Wagen wurde im April 1996 von Telli Baras in der Nähe von Munkedal (S) geklaut. Er gehörte früher der Voldenca-Volvo-Fahrzeugschafft, befand sich in einem verhältnismässig guten Zustand. In nur zwei Monaten hat ihn Telli restauriert und vollständig neu lackiert.



Eine grossdimensionierte «Kiste» mit viel Innenraum und sehr zuverlässiger Technik

ner dann, dass die türlose Karosserie mit Überrollbügel und Faltverdeck auf das Chassis aufgeschraubt wurde. Die Karosserie war – mit Ausnahme der Motorhaube – aus glatten, nur in einer Richtung gebogenen Blechteilen gefertigt, so dass notfalls Reparaturen leicht vorgenommen werden konnten. Boden und Fussraum waren mit Gummibelag auskleidet, so dass der Wagen sorglos mit «Geländeschuhern» bestiegen werden konnte. Auch die exponierten Kanten waren gummgeschützt. Die Zusammenarbeit mit Saurer nahm ihren Fortgang. Im Verlaufe des Jahres 1979 entwickelte Montevérdi auch eine Ziviversion des Typs 230 (Bezeichnung 250 Z), und es entstand als weiteres Derivat sogar eine vierzehnsitzige Frontlenkerversion (Modell 260), die dem Lappländer-Volvo auch rein äusserlich näher kam. Gemäss einem Vertrag übernahm Saurer alle drei von Peter Montevérdi konstruierten Prototypen einschliesslich Zeichnungen und Know-how zur Weiterentwicklung. Das Ziel der damals leistungsfähigen Lastwagenfabrik am Bodensee: Serienherstellung... wenn möglich auch für die Schweizer Armee!

Besonderheiten über den Lappländer

Einen ganz besonderen Volvo-Allradwagen auf Lappländer-Basis baute man im Auftrage der Kopenhagener Flughafengesellschaft im Jahre 1977. Die Dänen wünschten sich ein Feuerwehrfahrzeug für drei bis vier Mann Besatzung, das ungeachtet jeglicher Bodenverhältnisse oder anderer Schwierigkeiten an die Einsatzstelle gebracht werden könnte; es sollte fünf bis sechs Tonnen Ausrüstung mit sich schleppen können und so stark motorisiert sein, dass eine sportwagenähnliche Beschleunigung zu erreichen war. Die Firma Sommer Teknik A/S, eine Tochtergesellschaft des Volvo-Importeurs für Dänemark, nahm sich der Aufgabe an, ein solches Fahrzeug zu entwickeln. Ole Sommer, über Dänemark hinaus durch etliche Eigenkonstruktionen nicht unbekannt, nahm ein Fahrgestell des Lappländer C306, ersetzte den gewiss nicht schwachen Motor von Volvo indessen durch ein 5,5-Liter-Jaguar-Aggregat. «Der V12 passte wie angegossen in das Chassis», berichtete Ole Sommer. «Wir brachten es fertig, die kräftige Maschine mit einem automatischen Getriebe von General Motors zu kombinieren – eine perfekte Lösung. Sommer versicherte sich der Unterstützung durch Entwicklungsingenieure bei Jaguar und Volvo, die begeistert mitmachten. Mit 3250 kg wiegt die Su-

per-Feuerspritze der Kopenhagener Flughafenleute nur wenig mehr als der serienmässige C306. 2500 kg macht die Ausrüstung aus, eine Zuladung, die das Fahrzeug ohnehin spielend verkräutet. Die Fahrt kann, wie Testfahrten ergaben, (fast) Porsche-like beschleunigt und auf ein Spritzentempo von 155 km/h gebracht werden... Nuh, 287 PS sind keine Kleinigkeit! Dieses Auto ist das Lieblingsspielzeug der Feuerwehrmänner.





Geländegeing wie kaum ein zweiter ein Lappländer-Volvo



Erlebnisfahrt im «Terrängbil»: Unterwegs im Volvo C202

Er ist laut. Der Aufbau vibriert. Er ist seitwindempfindlich. Auf Kopfsteinpflaster kommt er ins Schwimmen. Die Bremsen sind nassempfindlich. Die Handbremse packt nur an der Gelenkwelle und wirkt im Extremfall nur auf ein Rad. Also, das waren vorweg mal die Nachteile, die ich beim Lapplander C202, dem schwedischen Geländesaurier, feststellen konnte. Ich kann mich jetzt auf die positiven Seiten des ungewöhnlichen Fahrzeugs um so stärker konzentrieren, und die überwiegen letztlich bei weitem. Innerhalb eines Geländeprogramms im Rahmen einer 4x4-Veranstaltung versuchte ich, dem Volvo auf den Puls zu fühlen. Das ließ sich in einer aufgewicherten Kiesgrube mit stellenweise

kniestiefem Schlamm schon mal gut an. Beim Herausbuddeln – mit eigener Kraft notabene – kommen einem die guten Böschungswinkel von 38/39 Grad zugute, und auf Kuppen ist man mit einem Bauchwinkel von 134 Grad besser dran als viele andere, auch moderne Altklasswagen. Mit zwei Tonnen Lebendgewicht kann man den C202 dort elegant hinaüberbringen, wo andere nur mit erheblichem weiterem Anlauf ruberkommen – oder steckenbleiben. Die Motorisierung des 820 A mit 82 DIN-PS ist nicht gerade üppig, aber immerhin ausreichend. Das Zweiliter-Aggregat erwies sich als elastisch genug, wenn gleich man vorsichtig schalten sollte. Zum Vierganggetriebe gibt es eine Geländeübersetzung im Verhältnis 2,39:1 – Differentialperren hat das Auto indessen nicht. Ich habe sie aber auch nicht vermisse, auch nicht an Stellen, wo Fahrzeuge mit kleineren Rädern



Die Sieger von Pots-Dakar 1983 auf einem Volvo C202; Henriksson, Brynharson und Grönving nach ihrer Ankunft in Senegal



Lappland-Spezialist Teli Psarias aus Neuilly (D) reicht es zu Fuß, seinem Volvo-Gelände-Hügler nachzumachen...



sie bereits einschalteten. Etwas grösser sollte der Kraftstofftank sein – 46 Liter sind etwas knapp bemessen, denn zwischen 14 und 18 Liter Sprit verbraucht man letztlich doch. Im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Kategorie bietet der C202 viel Innenraum. Der Wagen ist ja nur eine gross dimensionierte «Kiste» in seiner Auslegung als Frontlenker. Aus diesem Auto ein Minivwomobil zu machen, besteht geradezu an. Zum Entern muss man etwas gelenkig sein, das Auto ist hochbordig (die Bauchfreiheit von 46 Zentimetern kommt nicht von ungefähr), aber es gibt Griffe zum Anfassen. Die Sitzposition ist gut, die Elbogenfreiheit vielleicht ein bisschen knapp, aber nicht zu ändern. Der Motor sitzt schliesslich in der Wagenmitte und bedingt somit die Positionierung der Sitze. Man thront höher als in einem VW-Bus und hat hervorragende Weitsicht. Den Allradantrieb schaltet man über eine Taste zu, und das kann man auch während der Fahrt, sofern die Räder relativ gleiche Drehzahl haben.

Bewerkstelligt wird dies wie die Zuschaltung des Nebenantriebs (Selbstdreh) durch ein ausgeklügeltes System. Es gibt drei kleine Kupplungen, die über Magnetventile den vom Motor erzeugten Unterdruck erhalten und präzise ansprechen. Allerdings geht das nur bei laufendem Motor. Das Reduktionsgetriebe wird per Hand zugeschaltet und ist synchronisiert, beim Betätigen wird automatisch der Allradantrieb mitgeschaltet.

Der Federungskomfort ist überraschend gut, die Heizungsanlage, wie bei allen Schweden-Autos, prima. Die Bremsen weisen konventionelle Trommeln auf und arbeiten wie beim Volvo-144 oder der späten Amazonen nach dem 2x3-Prinzip: Es gibt zwei getrennte Bremstraßverstärker und zwei Bremskreise, von denen jeder auf die Vorderräder und eines der Hinterräder wirkt. Bei Ausfall eines Kreises werden also noch immer drei Räder gebremst. Man darf ihn als ein extrem gutes Arbeitspferd bezeichnen, den Laplander, und auf freier Strecke ist er sogar ein flotter Traber – 116 km/h konnte ich auf der Autobahn stoppen.

Text: Wieslaw Fusaro; Fotos: Teli Psarias



Stefan Keller aus Sittendorf TG kennt sich im Lappländer-Motor sehr gut aus. Seinen restaurierten er zurzeit einen C202.



Im Volvo-Museum zu besichtigen: Der C202-Siegewagen vom Poco-Dakar.

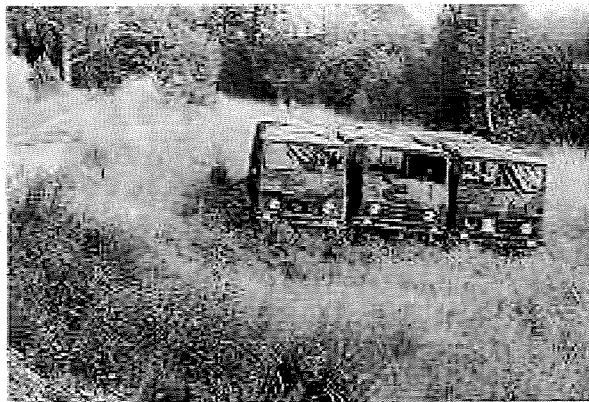
Der Lappländer-Volvo als Sportler

Selbst im Motorsport schrieb der Lappländer positive Geschichte, wenn auch erst nach Produktionschluss. Bereits 1982 führten zwei blaue C202-Ausführungen erfolgreich die Monster-Rallye Paris-Dakar und sammelten in der entsprechenden Kategorie wertvolle Erfahrungen für das nächste

Jahr. Im Januar 1983 war es dann soweit. Zwei Teams der Volvo-Lkw-Division beteiligten sich nochmals an der Rallye Paris-Dakar. Mit ihrem Serienmodell C303 gewann eines der Teams nach 10000 Kilometern Wüstenrennen die Lkw-Klasse bis 10 Tonnen! Genau dieses Fahrzeug mit der schwedischen Kontrollschildnummer DWD-795 steht heute im Volvo-Museum bei Heinz Linniger in Göteborg. Im weiteren soll etwa zu dieser Zeit auch ein grüner C202 die Rallye Tunis-Dakar bestreiten und erfolgreich abgeschlossen haben. Heute wird der Lappländer sehr oft noch in nordischen Ländern, vor allem in Schweden natürlich, an Off-Road-Veranstaltungen mit grossem Erfolg eingesetzt. Es ist immer wieder eine Augenweide, wenn sich die Volvo-Gelände-Oldies vor die neuzeitlichen Konkurrenten setzen können! Von DownUnder haben wir erfahren, dass der Lappländer auch an australischen Gelände-Veranstaltungen einen ausgezeichneten Eindruck hinterlassen.

Die Ersatzteilversorgung für Lappländer

Die Ersatzteilversorgung für die Volvo-Geländewagen sind über Insidertipps recht gut. Glücklicherweise gibt es in Schweden heute Firmen, die sich auch auf Volvo-Terrängbilar ausgerichtet haben, denn Originalersatzteile, sofern noch erhältlich, kosten ein Vermögen. So weiss Teli Psarras zu berichten, dass ein Wärmeschutzblech, das aus einem Stahlrohr 2mm Alu-Blech besteht, ganze 367 Mark kosten soll. Universalmot! Die schwedische Armee verkauft heute die älteren Ausführungen an Private. Allerdings geben die meisten dieser Fahrzeuge direkt an die Teilerhändler. Gute schwedische Ersatzteillieferanten sind die Firmen Allyco Parts AB in Skövde oder Sten-Ake Gustavsson, Storgatan 10, Falkenberg, und Terräng-Axel in Partille, Nähe Göteborg. In der Nähe von Skövde gibt es sogar eine Werkstatt, die sich mit dem Neuaufbau von C303-Modellen auseinandersetzt. In unserem Lesergäbeln haben sich in der Schweiz Stefan Keller aus Sitterdorf TG und im Deutschland Teli Psarras, Autospitzwerk in Neuss, zu etwas wie Lappländer-Häppchen entwickelt. Wer Rat braucht, setzt sich am besten mit den beiden in Verbindung.



Ausgediente Armee-Laplander dienen als ausgezeichnete Einsatzfahrzeuge



Die Standardmarken oft an Off-Road-Veranstaltungen zu finden: die Laplander

Technische Daten und Stückzahlen

Modell- Variante	Produktions- zeit	Produktions- zahl	Motorversion(en) (Typ/Leistung in PS)	Gesamtgewicht			Bemerkungen
				4x4	6x4	6x6	
C303	1973-81	381	D18/80	2300			
C304	1982-84	7	D18/85	2300			
Standard - C303/4 - C304	1981-88 1989-95	8732	D18/85, früher D20/85 D20/85 später D20/82	2350	3150	3650	
C305	1987-91	9222	D20/102	2350			

* Die Zahl der gebauten C303 ist gesunken.

Modell- Variante	Produktions- zeit	Produktions- zahl	Motorversion(en) (Typ/Leistung in PS)	Gesamtgewicht			Bemerkungen
				4x2	6x4	6x6	
Gene C300 - C303 - C304 - C305	1973-78*	3711	D20/117	2350	3150	3650	
							**

* Die Produktion der Serie C300 endete 1978, die Mietlager des C306 mit der schwedischen Armee wurden jedoch bis 1984 im Auftrag von Volvo vom Marktstrom in Deutschland komplett. ** Einzelne Ausfälle von gebauten C303 waren in dem 4x2-Fahrzeugen ausgetilgt.



Ein C303 in Australien unterwegs

Zu den Stückzahlen in der Schweiz

Stefan Keller hat für VOLVO-FAN die Zahlen über die verkauften Lappländer-Volvos, mit Hilfe von Herrn Gehrl von Volvo Truck Schwellenbach, so gut als möglich recherchiert. So sollen vom C202, dem Vierzylinder-Typ, 37 Exemplare abgesetzt worden sein. Der Sechszylinder C303 ist eine absolute Rarität! Offensichtlich wurden gärtze 3 Stück davon auf helvetischem Boden veräussert. Einer steht noch heute bei der Bäckerei Erwin Hofstetter in Emblebuch LU im Einsatz. Die beiden anderen wurden durch den Volvo-LKW-Händler Börring in Matran FR bezogen. Einer davon befindet sich in der Garage als Unfall-Pikett-Fahrzeug im Einsatz. Die Zahl der »Lappländer« bzw. der L3314-Modelle, die in der Schweiz verkauft wurden, war weitaus grösser. Die Firma Häusermann Volvo-Automobile AG in Zürich und Effretikon setzen noch heute zwei soliche Fahrzeuge für den internen Dienst (z.B. Schneeräumungen) ein.

Stefan Keller hat die heutigen, ihm bekannten Besitzer von Volvo-Lappländer-Modellen aufgelistet. Von denen, die einen alten L3314/L3315-Typ besitzen, sind zurzeit 22 bekannt. C202-Besitzer gibt es momentan etwa 17 und vom C303 eben nur deren zwei.



Gab es auch andere Volvo-Geländewagen?

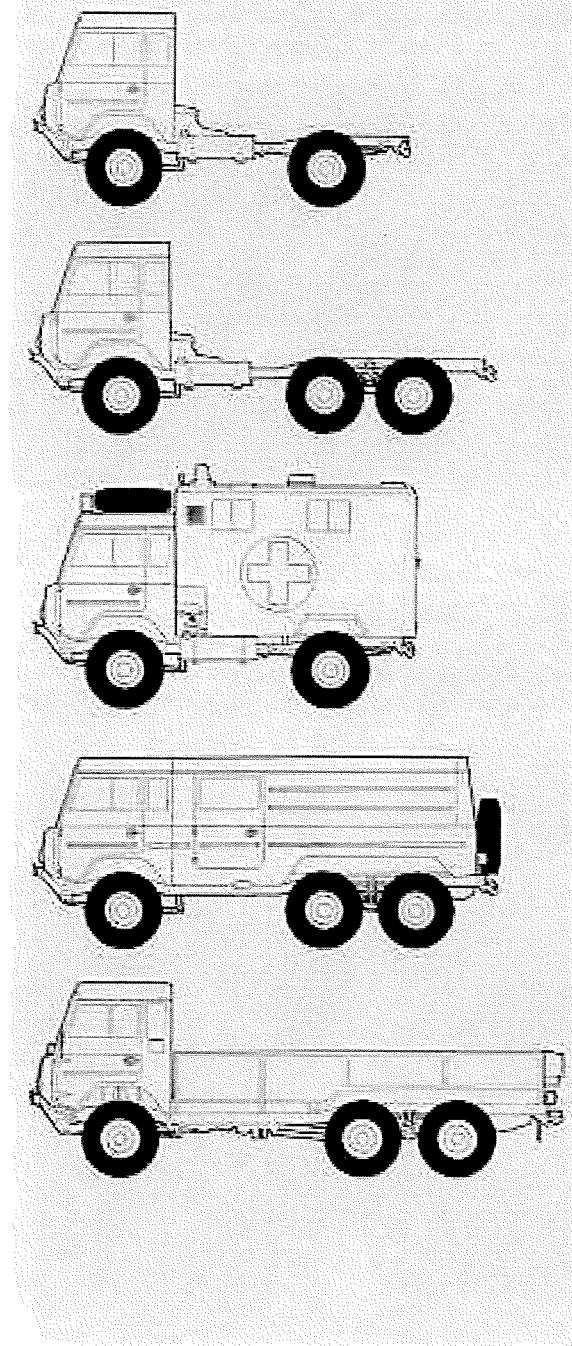
Ja, aber sicher ganz abgesehen von den eingangs erwähnten Erstlingsausführungen aus den 40er Jahren, welche weit grösser waren als die Lappländer, gab es im Prinzip unmit-



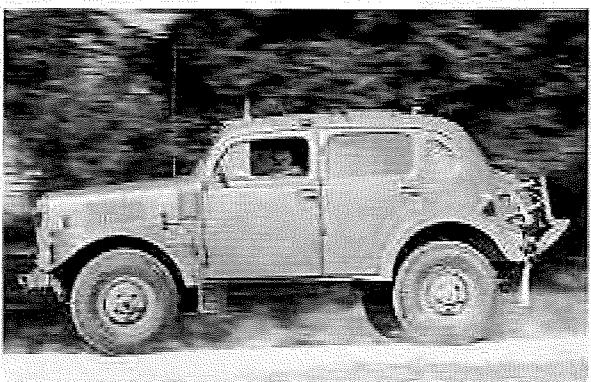
Mit dem Loggi gibt's fast überall ein Durchkommen, auch zwischen diesen beiden geben grossen Rücken

tebare Vorgänger. Wir haben sie am Anfang dieser Titelstory ebenfalls kurz erwähnt. Dazu aber ein bisschen mehr. Als das Militär den Bedarf nach höherer Mobilität erkannte, trat man an Volvo mit dem Wunsch nach Entwicklung eines geräumigen, allradgetriebenen Personenvans heran, der auch als mobile Funkstation eingesetzt werden sollte. Das Projekt, das Volvo 1943 erstmals angetragen wurde – wurde «Märs» Harellus übertragen, den wir auf den vorangegangenen Seiten bereits als «Mister Laplander» kennengelernt

haben. Er kam kurz zuvor von Svenska Flygmotor (später Volvo Flygmotor AB) in Trollhättan zu Volvo. Der leichte TVP (die schwedische Abkürzung für «Gelände-Personen-Transporter») war der erste Volvo-Entwurf, für den Märs Harellus allein verantwortlich zeichnete. Die im Herbst 1938 als PV 801/802 eingeführte Taxi-Karosserie gab es unverändert bzw. nur hervorragend geeignet, um Funkausrüstung und zusätzliche Klappsitze einzubauen. Im Gegensatz zum Original-PV 801/802 waren alle Türen vorn angeschlagen, und die Ausstattung war militärisch knapp. 1945 und 1946 wurden insgesamt 210 TVP-Modelle hergestellt, die von der schwedischen Armee offiziell als «Geländewagen m/43» oder «Funkpersonen-Transporter m/43» bezeichnet wurden. Der TVP diente dem schwedischen Militär bis in die 60er Jahre. Ende der 40er Jahre ging Volvo an die Arbeit bezüglich eines Nachfolgemodells des TVP. Das Basismodell, ein Personentransporter/Funkwagen, wurde nach dem gleichen Muster wie der TVP gebaut – ein leichter Lkw-Rahmen mit Allradantrieb und einer modifizierten Taxi-Karosserie. Gegenüber dem Vorgängermodell war der TP21 (oder Gelände-Pkw. 21) viel fortschrittlicher. Besonderen Wert



Der LKW-Prototyp-TV der Firma Hauptmann Volvo Automobil AB in Effretikon gehört zu den ältesten Exemplaren in der Schweiz.



Ein TP21 auf der «Seil» genannt



Dieser C202 gehört ebenfalls bei Rainer Stöber, Besitzer dieser Lappländer-Volvo. »Der erste C202 kaufte ich 1994. Ein deutscher Händler besorgte ihn nach fast einjähriger Suche in Schweden. Er gehörte dem Elektrizitätswerk in Kiruna an. Die Karosserie war im hinteren Teil so schlecht, dass ich beschloss, einen Frontgräber nach Original-Volvo-Panzer zu bauen. Der Motor stammt vom 740 GL, ein B23E, der Antriebsstrang mit 2-Zylinder-Luftkompressor, Wasserausregelung sowie und breiter, elektrische 4-fachnen-Schraende, Stoßdämpfer von einem Pick-up. Die Instrumente stammen vom 240 GT (Rundinstrumente), die Heizungsregelung vom C302, die Kupplung mit Nebenhilfszylinder vom 720 GLT, 2 Beiwheels vom Lkw TL22, Luftkompressor vom F16. Die Fahrerkabine habe ich um 8 cm angehoben. Der Kaufpreis damals betrug mir zirka 8000 Mark. Reingesetzt habe ich später zirka 15 000 Mark. Arbeitsstunden 800 bis 1000! Fast alles wurde gezaubert und vergossen. Die Lackierung ist in Volvo-Farben: 1604 blau, 130 silber, 9009 schwarz. Das Getriebe M45 stammt vom 240. Leder ist das Fahrzeug immer noch nicht fertig. Allein die Elektrik verschlägt mehrere Wochen. Aber am nächsten VOLVO-FAN-Treffen ist es dabei...« Anmerkung der Redaktion: Lieber Herr, diese Zusage freut uns natürlich sehr. Bitte rufen's trotzdem ruhig. Das grosse Volvo-Meeting 1997 ist erst am 30./31. August in der Schweiz.





Ein Volvo 245 als Geländewagen? Gesehen! 1984 am Valléekra-Treffen in Schweden



hatte man auf die Verbesserung der Geländeegangigkeit gelegt. Die wurde durch einen verkürzten Radstand, einen verstärkten Rahmen, grössere Reifen und die Konstruktion wirksamer Differentialsperrbreite erzielt. Weil das Heck an ein fettes Schwänzchen erinnerte, erhielt das Modell den Spitznamen «Sau», doch es vereinte zufriedenstellende Geländetauglichkeit und komfortable Unterbringung für zwei Funker mit der Eignung als bequemes Stützfahrzeug. Der mit damals selten gesteuerten Volvo-ED-Sechszylinder mit 90 PS motorisierte TP21 war eine äusserst geradlinige mechanische Konstruktion. Der nächste Vertreter der neuen Generation war der TL22. Es war der erste echte, bei Volvo gebaute leichte Gelände-Lkw – später zum kleinen allradgetriebenen Frontlenker-Militär-Lkw weiterentwickelt. Der TL22 war ein ziemlich kleines Modell mit Metallpritsche für nur 1500 kg Nutzlast, ungeachtet seiner drei Antriebsachsen und des massigen Aussehens. Die äusserliche Ähnlichkeit mit dem TP21

(nicht zuletzt vorn) war die einzige Entsprechung zum Vorgängermodell. Auch die Zweitachswersion des TL 22, der TUT, wurde entwickelt. Dieser Typ war als Rüstfahrzeug für Flugzeuge gedacht und wurde nur in kleinen Stückzahlen produziert.

In den letzten Jahren gab es besonders in Schweden immer wieder private Initiativen, welche aus irgend einem Volvo-Pkw einen Geländewagen zusammenbauten. Der markanteste Vertreter war diesbezüglich wohl «Big Swede», ein Monster-Fahrzeug mit Volvo-Duett-Karosse und riesigen Rädern, mit denen er praktisch Autos zu Boden walzen konnte. In Valléekra stand letztes Jahr ein hochbeiniger Volvo 245, welcher mit Geländewagen-Fahrwerk und Allradantrieb versehen war. ■



Der C202 von Tel Psarras in massiver BMV-Geländegängigkeit

Herzlichen Dank an alle Lappländer-Freunde!

Diese umfangreiche Berichterstattung über die Volvo-Lapplander, C202 und C300-Modelle, können wir Ihnen hier nur dank der tatkräftigen Mitarbeit verschiedener fachkundiger Personen anbieten. Wir danken an dieser Stelle ganz herzlich! Es sind dies: Stefan Keller, Sittendorf (CH); Tel Psarras, Neuss (D); Martin Sprenger, Sillen (A); Christer Olsson, Lerum (S); Volvo Truck Corporation, Göteborg (S); Volvo Truck Schweiz, Herr Gehri, Lyss (CH); Wieslaw Fusaro (D).

