

Volvo 122 S: Schnellster Traktor der Welt

Der SPIEGEL veröffentlichte am 05.05.1964 Ergebnisse einer Untersuchung, bei der etwa 1000 Besitzer des Volvo 122 S über Vorzüge und Mängel befragt wurden. Eine Untersuchung eines demoskopischen Instituts im Auftrage des SPIEGEL. Die befragten Besitzer haben den Wagen im Durchschnitt zwölf Monate lang gefahren.

"Ich wollte raus aus dem deutschen 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).

**Werkmannsarbeit ist ein historischer Begriff für gediegene Handwerkskunst, solide Facharbeit und präzise maschinelle Produktion. Er betont Qualität, Langlebigkeit und das handwerkliche Können.*

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 und 21,5% für die Schnelligkeit.

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, ist zu den Erwerbsgründen mit 10,6% genannt, diese erfüllten offenbar die Erwartungen der Besitzer. Jedenfalls fehlten unter den Kommentaren zum Benzinverbrauch sonst übliche 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.

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 mit 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% und ausreichend 1,0% 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 Volvos 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 ausgestaffierter Wagen rühmten, dass man besseres mit starrer Hinterachse wohl nicht erreichen kann. Und 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 der Wagen lässt sich auch bei Höchstgeschwindigkeit bei richtigem Angehen der Kurve wie an einer Schnur gezogen durchtrommeln.

***Der Panhardstab ist ein Fahrwerkselement und Teil der Radaufhängung. Er verbindet die Achse mit dem Fahrzeugrahmen und nimmt Querkräfte auf. Dadurch verhindert er, dass die Achse seitlich unter der Karosserie wegrutscht. Diese Achsen-Seitenführung wurde in den 1890er Jahren vom Hersteller Panhard & Levassor erfunden und wird noch heute verwendet.*

****Die Pendelachse (auch Schwingachse) ist eine einfache, historische Form der Einzelradaufhängung, bei der das Rad über ein festes Rohr mit einem Drehgelenk am Differential oder Fahrgestell verbunden ist. Sie wurde früher vor allem an Hecktrieblern eingesetzt, verschwand jedoch in den 1960er Jahren weitgehend aus dem Pkw-Bau, da sie bei schnellen Kurvenfahrten gravierende Nachteile beim Fahrverhalten zeigte.*

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."

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

Beurteilung zum Typ 122 S: ausgezeichnet 66,3%, gut 28,9%, zufriedenstellend 3,3%, ausreichend 1,5%. Zum Typ 121: ausgezeichnet 45,5%, gut 40,9%, zufriedenstellend 4,5%, ausreichend - 9,1%.

Das starke Ansauggeräusch 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:

Beurteilung zum Typ 122 S, ausgezeichnet 59,3%, gut 34,4%, zufriedenstellend 5,2%, ausreichend 0,4%, unbefriedigend 0,7%.

Zum Typ 121, ausgezeichnet 63,7%, gut 18,2%, zufriedenstellend 13,6%, ausreichend 4,5%.

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

Begeistert meldeten zahlreiche Fahrer gestoppte Spitzengeschwindigkeiten bis zu 162 km/h mit unfrisiertem 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.

Beurteilung zum Typ 122 S: ausgezeichnet 31,5%, gut 47,7%, zufriedenstellend 11,5%, ausreichend 7,8%, unbefriedigend 1,5%.

Zum Typ 121: ausgezeichnet 31,8%, gut 63, zufriedenstellend 4,5%.

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 erfordere zu hohen Pedaldruck, ein Bremsverstärker (der auf Wunsch gegen Aufpreis eingebaut wird) müsste unbedingt zur Standardausrüstung gehören. Außerdem spreche die Scheibenbremse in nassem Zustand erst mit einer, wenn auch geringen, so doch deutlich spürbaren Verzögerung an.

Die Prozente 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 konventionellen Karosserieform des Volvos mit Begeisterung ohnehin nicht zu rechnen: ausgezeichnet 17,8%, gut 53,8%, zufriedenstellend 0,5%, 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 Panoramascheibe. Aus Sicherheitsgründen ist das gut so, und die Sicht ist trotzdem 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 Scheibenwischerarme 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 beim Volvo auch nur selten laut. Einzelnen Fahrern 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 bulligen Auto einen so kleinen Wendekreis (9,6 m) einfach nicht zutraut und waren nun angenehm überrascht.

Die Lage der Bedienungsschalter: sehr günstig 64,0%, zufriedenstellend 36,0% 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 Tretnopf 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."

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 65,3%, gut 13,7%, zufriedenstellend 0,7%, ausreichend 0,3%.

Das "Ausgezeichnet" erzielte den besten Wert der ganzen Volvo-Befragung. Freilich zählt die Heizung des Volvos 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.

Nur wenige Wünsche blieben offen. Für die Windschutzscheibe sei eine zentral angebrachte Warmluftöffnung erstrebenswert, auch das Heckfenster sollte beheizt werden können, und die zweite Gebläsestufe bedürfe der Geräuschdämpfung.

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%.

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?" räsionierte 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 Citroen 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 Volvos 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 bekittelte 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."

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.

Das definitiv sehr laute Motorengeräusch des 122 S findet in der zahlenmäßigen Auswertung keinen entsprechenden Widerhall:

Typ 122 S niemals störend 57,0%, erträglich 34,2%, zu laut 8,8%,

Typ 121 niemals störend 90,9%, erträglich 9,1%.

Viele Volvo-Fahrer wollen den Motorendonner offenbar überhaupt nicht entbehren: "Objektiv laut bei Volllast, ich für meine Person möchte den gesunden Ton des Motors nicht missen." Oder: "Bei scharfem Fahren mag einen empfindlichen Fahrer das Motorgeräusch 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 17,6%.

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"², 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 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 Volvos nicht gewachsen.

Aß 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 dem bemerkenswerten Wert "Ausgezeichnet" 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 Verbandskasten 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 Rückblickspiegel 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%, eine größere Summe als 100, weil oft mehrere Kaufgründe angeführt wurden.

[Der Spiegel - Volvo 122 S: Schnellster Traktor der Welt](https://www.spiegel.de/politik/volvo-122-s-schnellster-traktor-der-welt-a-d9f3a2ea-0002-0001-0000-000046173512?context=issue)

<https://www.spiegel.de/politik/volvo-122-s-schnellster-traktor-der-welt-a-d9f3a2ea-0002-0001-0000-000046173512?context=issue>