



ALLER ANFANG

Halbzeit › 1975 landete dieser **Volvo PV544** mit US-Vergangenheit in Ostfriesland – und überstand nicht nur die Sturm- und Drangzeit seines Besitzers. Bald rollt der Buckel wieder...

Das erste eigene Auto quasi als rollende Zeitkapsel zu erhalten – das muss man erstmal hinkriegen. Gerhard Ennen hatte Glück: Er konnte seinen Buckelvolvo beizeiten wohlbehütet wegstellen und den treuen Wegbegleiter in mehreren Etappen schon weitgehend durchsanieren. Anfang 2025 startete das Wiederaufbauprogramm!

Mit viel Glück ist zumindest das Mein oder andere Bild geblieben vom ersten eigenen Auto. Großartig dokumentiert worden ist unsere automobile Sturm- und Drangphase zumeist aber nur selten. Obwohl man damit ja nun endlich frei und unabhängig war – und das Leben wortwörtlich in völlig neue Richtungen lenken konnte...

„Es gibt glaube ich nur ein Foto aus den ersten Jahren, da hatte ich den Volvo zunächst silber lackieren lassen, für kleines Geld, mit Stoß-

TECHNISCHE DATEN

Volvo PV544 C Sport [1962]

Motor: ohv-Reihen-Vierzylinder (B18D), stirnradgetriebene Nockenwelle, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Graugussblock und -kopf, Verdichtung 8,5:1; 2 SU-Vergaser

Hubraum: 1779 ccm (B x H: 84,1 x 80 mm)

Leistung: 90 PS bei 5000 U/min
145 Nm bei 3500 U/min

Antrieb: Viergang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

Maße (L x B x H in mm): 4450 x 1590 x 1560

Leergewicht: 1010 kg

Bauzeit: 1961-1965

Stückzahl: 243.996 (alle PV544)

stangen und Kühlergrill in mattschwarz, das fand' ich damals richtig klasse. Damit fiel das Auto vor allem vor der Disco richtig auf, da standen ja sonst fast nur Käfer“, erinnert sich Gerhard Ennen mit einem Augenzwinkern an bewegte Zeiten in den Siebzigern, als der friesische Jungspund mit seinem schwedischen „Silberpfeil“ die VW-geprägte Gegend um seinen Heimatort Rechtsupweg unsicher machte. Wie es dazu kam? „Den Volvo hab' ich 1975 bei uns hier in der Gegend entdeckt, er war ohne Kennzeichen auf einer Wiese abgestellt. Wie sich herausstellte, hatten Verwandte der örtlichen Gemeindeschwester das Auto aus Amerika mitgebracht, aber da wäre wohl irgendwas mit der Hinterachse hieß es, deshalb stünde es da. Naja, und dann hab' ich nochmal nachgehakt, ob es denn zu verkaufen wäre. Ein eigenes Auto hatte ich bis dahin noch nicht, an Käfer war natürlich leicht ranzukommen. Aber obwohl ich im Emdener VW-Werk meine Ausbildung zum Starkstromelek-

triker gemacht hatte, war der nie mein Ding, ich fand ihn immer zu eng und zu lahm.“ Die altbackenattraktiven Buckel-Modelle standen bei Gerhard dagegen schon damals hoch im Kurs. Und als großer Fan hatte er erkannt, dass bei diesem 1962er-Exemplar mit weitgehend gesunder Technik sogar der flotte B18-Vierzylinder mit den beiden SU-Vergasern unter der Haube steckte!

Für 400 Mark ging der Deal mit den überforderten Buckel-Besitzern über die Bühne, Gerhard hatte sein



Alter Schwede! Dieses etwas unscharfe Bild zeugt von Gerhards „Silberpfeil“



Nur keine Skepsis: Die zweigeteilte Kardanwelle hat Sohn Enno mit neuem Kreuzgelenk inzwischen wieder auf Vordermann gebracht



Feines Internet-Fundstück: Der kernige Sportauspuff von Simons, der bei diesem Buckel quasi zum guten Ton zählt, ließ sich für faire 150 Euro auftreiben



Hingucker: Dank vieler Neuteile macht auch die überarbeitete Querlenker-Vorderachse richtig was her



Die Hinterachse bekam nach gut 30 Jahren Standzeit nochmal frische Buchsen spendiert

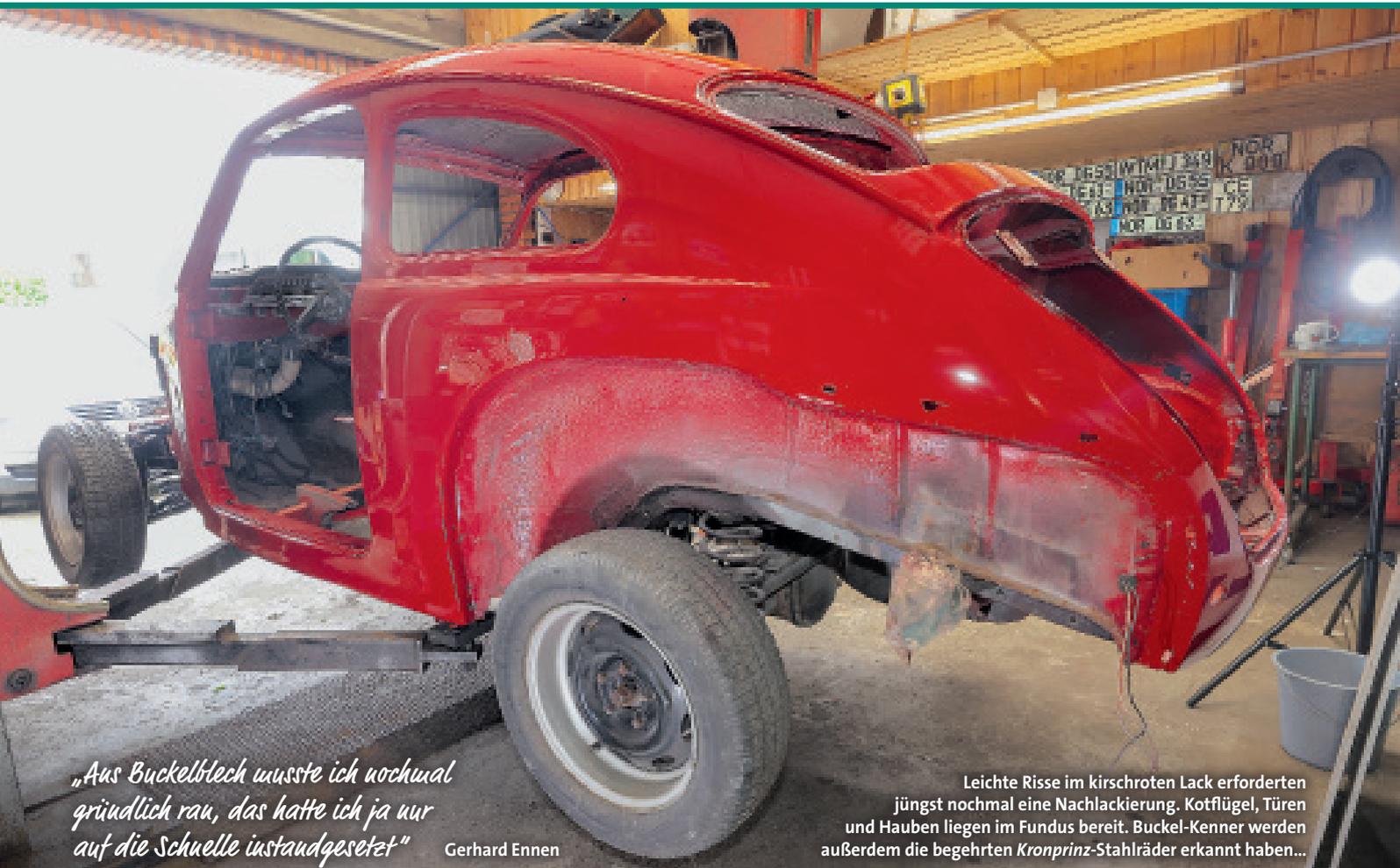


Der B18 ist nach der Revision quasi startklar. Dabei wurde der Kopf bearbeitet und auf bleifrei umgerüstet, außerdem die Kurbelwelle poliert und mit neuen Lagerschalen eingesetzt. Neue Kolben im ersten Übermaß ergänzten die Maßnahmen

erstes Auto – und vermutete richtig, dass die malade Hinterachse für ihn keine allzu große Herausforderung bereithielt. „Durch eine vermurkste Reparatur war nur eine der Steckachsen hinüber, dafür ließ sich auf dem Schrott aber Ersatz auftreiben. Um das Auto auf die Straße zu bringen, musste ich dann noch ein paar kleine Löcher in den Schwellern flicken, dafür lief der Motor von Beginn an richtig gut.“ Nach der ersten Kurz-Sanierung gab's zwar noch etwas Hickhack mit der Abnahme, weil den offenbar wenig fachkundigen TÜV-Männern die Doppelvergaseranlage verdächtig vorkam. Unterm Strich gaben sie Gerhard aber ihren Segen – und der war mit dem 90 PS starken 544er richtig gut angezogen! „Bis 1980 war ich mit den Kumpels ständig auf Achse, aus Jux und Dolerie sind wir auch mal nach Ham-

burg übergefahren, erst Fischmarkt und dann bis frühmorgens Reeperbahn. Ich kann mich noch gut an ein Rennen mit einem Opel GT erinnern, der mich auf dem Rückweg über etliche Kilometer Autobahn nicht abhängen konnte, ich bin mir heute noch sicher, das war kein 1100er!“

Während Gerhard reichlich Erinnerungen abrufft, sind wir in seiner Werkstatt längst mittendrin: Schließlich geht's hier um genau jenen Buckelvolvo, der sich dank glücklicher Umstände heute noch im Fundus des sympathischen Ostfriesen befindet. Allerdings steht der entkernte Schwede nicht mehr im einstigen Silberkleid da, sondern in jenem saten Kirschrot mit dem Farbcode 46, mit dem der PV 544 Sport ursprünglich vom Fließband in Lundby lief. „Der rote Lack ist schon Anfang der 2000er draufgekommen, nachdem



„Aus Buckelblech wusste ich nochmal gründlich ran, das hatte ich ja nur auf die Schwelle instandgesetzt“

Gerhard Ennen

Leichte Risse im kirschroten Lack erforderten jüngst nochmal eine Nachlackierung. Kotflügel, Türen und Hauben liegen im Fundus bereit. Buckel-Kenner werden außerdem die begehrten Kronprinz-Stahlräder erkannt haben...

► DIE FLOTTE FORTSETZUNG DES PV 444

Angesichts des Erfolgs, den Volvo mit dem ab 1947 produzierten „Personvagn“ 444 einfuhr, entwickelten die Schweden ihren Buckel-Bestseller sukzessive weiter, nach der Runderneuerung 1958 lief er als PV 544 vom Band. Zum Modelljahr 1961/62 kam das C-Modell nicht nur mit Zwölfvolt-Anlage, sondern mit einer weiteren wesentlichen Neuerung: Der dreifach gelagerte B16-Motor mit 1600 Kubik war dem auf 1800 Kubik aufgebohrten B18 mit fünf Hauptlagern gewichen. Klarer Hinweis: das rote B18-Kürzel im Kühlergrill! In seiner milden Variante mit einem Zenith-Vergaser bot der 8,5:1 verdichtete Vierzylinder bereits gesunde 75PS (nach SAE-Norm). Die flote, von zwei SU HS6-Vergasern gespeiste Topvariante B18D, die das Label **Sport** erhielt, lieferte auch dank schärferer Nockenwelle nochmal satte 15 SAE-PS mehr (DIN-Leistung etwa 85 PS). Eine gute Adresse für die Teileversorgung in Sachen Triebwerk ist die Firma **Bastuck** (www.bastuck.de), Gerhard Ennen griff auch bei **Buttkereit** ins Regal (www.buttkereit-online.de). Weitere hilfreiche Adressen: **Volvo Club Deutschland** (www.volvoclub-deutschland.de); **Volvo Klassiker IG** (www.volvo-klassiker-ig.de)



VOLVO 544



Das Typenschild weist Gerhards 1962er PV 544 als C-Modell aus (Produktion ab Fahrgestellnummer 330100)



Untrügliches Kennzeichen der Sport-Version: die beiden SU-Gleichdruckvergasern vom Typ HS6

ich das Auto das erste Mal komplett auseinander hatte, um es einmal richtig zu restaurieren. Davor stand es für eine ganze Weile beim Großonkel in der Garage, denn weggeben wollte ich den Volvo nie!“

Bundeswehrzeit und Beruf unterbrachen Gerhards innige Buckel-Beziehung, ab Mitte der Achtziger hatte er hin und wieder Zeit zum Schrauben: „Ans Blech musste ich nochmal gründlich ran, das ich hatte ich ja anfangs nur auf die Schnelle instandgesetzt. Durch die Standzeit kam da noch einiges an Rostherden dazu. Beide Schweller waren betroffen, dazu die hinteren Wagenheberaufnahmen. Das Frontblech war ge-

nauso fertig wie der Heckabschluss. Außerdem war der Übergang der A-Säule zu den Kotflügeln auf beiden Seiten marode, und die Kotflügel selbst brauchten natürlich auch viel Arbeit“, resümiert Gerhard kurz den damaligen Rostbefund, der im Übrigen auch die vorderen Rahmenausleger sowie die Türen betraf. An sich kein großes Drama – die Blechteilbeschaffung war aber nunmal längst nicht so paradiesisch wie heutzutage. Als zwischenzeitlicher Wahl-Hamburger hatte der Ostfrieze immerhin eine profunde Teilequelle quasi vor der Haustür: „In Barsbüttel bei Hamburg gab’s damals noch den Volvo-Spezialisten Schröder & Eich-



Der alte Dachhimmel ist noch am Stück, hat aber ausgedient. Passendes neues Material lässt sich problemlos auftreiben



Der Zahn der Zeit: So sehen die Einstiege des günstig ergatterten Schlachtextemplars aus



Der marode Buckel-Bruder spendierte schon einige Teile und darf einstweilen noch bleiben



Kein K.O. bei Kabelbaum & Co.: Hier sind Neuteile im Spiel, die kein Kopfzerbrechen bereiten



Der Meilentacho verrät die frühe Historie des PV544, der 1962 direkt in die USA ging

ler. Die konnten unter anderem komplette Schwellerbleche und viel Kleinzeugs liefern. Die Bleche für Front- und Heckpartie musste ich allerdings selbst anfertigen.“ Das alles dauerte, und bis Gerhard die Schweißarbeiten an der weitgehend entkernten und zuvor noch gestrahlten Rohkarosse zuhause in Rechtsupweg erledigt hatte, waren die Neunziger angebrochen...

„Der Lackierer hat sich für Karosserie und Anbauteile anschließend auch nochmal ordentlich Zeit gelassen, was für mich aber völlig okay war, weil ich mit dem Um- und Ausbau vom Elternhaus sowieso bis über beide Ohren in Arbeit steckte. Und

als der Volvo vor 25 Jahren frisch lackiert ins fertige Haus zurückkam, hab' ich ihn zunächst auch nur weggestellt, weil immer wieder andere Projekte dazwischen kamen“, erzählt der umtriebige Buckel-Besitzer – der sich aber immerhin noch einen weiteren 544er zur Teilegewinnung dazuholt. Insofern stand im Prinzip alles bereit, als Gerhard seinen Volvo Anfang dieses Jahres endlich wachgeküsst hat – wobei Sohn Enno den Senior beim Wiederaufbauprojekt tatkräftig unterstützt. Klares Ziel: 50 Jahre nach dem Kauf soll Vaters treuer Schwede wieder auf die Straße!

„Wir haben erstmal die schon gemachten Achsen wieder drunterge-



Der Besitzer

> Das Emdener VW-Werk kennt **Gerhard Ennen** (70) wie seine Westentasche, Käfer & Co. waren aber nie seine Lieblinge. Der Ostfrieser guckt viel lieber über den Tellerrand, schraubt (und fährt) neben dem Volvo etwa auch BMW Z3 und Reliant Scimitar!

baut und das Auto in die Werkstatt gerollt. Nur um dann festzustellen, dass der Lack nach all den Jahren hier und da wieder erste Risse hatte.“ Reichlich Spachtel im Spiel also, mit leichten Retuschen war's hier leider nicht getan. Der gute Draht zum befreundeten Lackierer vor Ort, in dessen Betrieb Gerhard regelmäßig aushilft, zahlte sich jedoch aus, als die rote Farbschicht im Frühsommer nochmal aufgefrischt wurde... Gut vernetzt zu sein, ist ja ohnehin immer hilfreich: Dadurch ergab sich auch Gerhards Kontakt zu einem Motorspezialisten in der Wesermarsch, der sich den B18-Vierzylinder (mit nicht genau bezifferbarer Laufleistung) unlängst zur Revision vornahm. Das Teilelager ist gut gefüllt, mit dem Motor sind nun eigentlich alle Komponenten mindestens einmal durchgesupert. Junior Enno hat inzwischen ordentlich nachgearbeitet – und sich zum Beispiel die Hinterachse nochmal vorgenommen. „Mal gucken, ob's dieses Jahr noch zu einer ersten Probefahrt reicht. Gut dabei sind wir auf alle Fälle.“ *Na denn man to*, Team Ennen!

Text: F. Schobelt / Fotos: S. Lindloff