

EIN NORDMANN FÜRS GROBE

Volvo Laplander (L 3314 HT)



«Allradgetriebene Volvos sind keine Erfindung heutiger Zeit», weiss Daniel Pensa (40) schon aus Kindertagen. Wenn es im Winter zum Skifahren ins Oberengadin ging, konnte er es nur allzu oft beobachten: Wenn auf der Piste Unheil geschehen war, kam der ansässige Notfallarzt mit einem ungewöhnlichen Schweden-4x4 angebraust, um die Verletzten abzutransportieren. Es war das einzige Auto, was bei jedem Wetter und vor allem Unwetter zuverlässig fuhr. Für Daniel stand es daher schon früh fest: «So einen will ich auch haben!»

Text: Marco Schulze Bilder: Urs Graf, Volvo-Heritage



Allradantrieb, grosse Bodenfreiheit und kurze Carrosserieüberhänge prädestinieren den Volvo Laplander für den harten Geländeeinsatz.



Schweden ist bekannt für die Geschichte der Wikinger. Im Laufe früher Jahrhunderte erkundeten die raubnigen Nordmänner mit ihren Langschiffen die Weltmeere. Es gibt Hinweise, dass ihre Handelsreisen und Raubzüge sie bis nach Amerika führten. Kaum auszudenken, welche Strapazen das für die Bootsbesatzung bedeutete. Ihre sagenhafte Geschichte wäre wohl um einiges einfacher verlaufen, hätten sie schon damals den Volvo Laplander gekannt. Statt über unberechenbares Wasser hätten ihre Wege wohl übers Land geführt.

Einen Valp für jeden Einsatz

Die Idee für den Laplander entstand in der Anfangszeit kalten Krieges, den 50er Jahren. Das schwedische Militär verlangte nach einem geländegängigen Truppentransporter. Daraufhin entwickelte Volvo in Göteborg die ersten allradgetriebenen Prototypen. Der hohe, kastenförmige Aufbau überzeugte schnell. Das Fahrzeug bot viel Platz für Mannschaft und Ausrüstung. Die Fahrzeugtechnik, wie der B16-Motor, stammte zu grossen Teilen von den Volvo-Personenwagen. Das hielt die Kosten überschaubar.

Von 1961 bis 1970 gingen die L33-Modelle in verschiedenen Ausführungen und Aufbauten in die Serienfertigung. Wegen seiner unbedarft dreinschauenden Front-

partie wurde der Wagen in Schweden «Valp» oder «Puppy» gerufen. Übersetzt bedeutet das so viel wie «Welpen». Dazu kamen Bezeichnungen wie «Feltvagn» oder «Laplander». Angetrieben wurde die L33-Serie von B18-, später auch von B20-Motoren, die man bereits vom Volvo Amazon kannte. So ausgestattet ging es mit dem Laplander bald nicht mehr nur beim schwedischen Militär über Stock und Stein. Auch im Ausland und bei zivilen Einsätzen erfreuten sich die 4x4-Modelle immer grösserer Beliebtheit. Und das vor allem an Orten, die auf echte Offroader angewiesen waren. So fanden die Laplander ihren Weg auch in die Schweiz, wo sie in den verschiedensten Ausführungen ihren Dienst bei Wind und Wetter versahen.

1961–1970, L3314



Nils-Magnus Hartelius, Volvo-Designer, lieferte die Vorlage für den ersten Laplander. Die L33-Modelle überzeugten durch kompakte Abmessung und Geländegängigkeit.

1977–1981, C202



Die modifizierte Version der L33-Modelle fand man ab Mitte der 70er Jahre mit dem in Ungarn bei Ungarocamion gefertigten Volvo C202.

1977–1981, C300



Parallel zum C202 entstand im schwedischen Volvo-Werk die komplett neue C300-Reihe, die die grösste und schwerste Version des Laplanders bildete.

Laplander-Typen (Auszug)					
Bauzeit	Typ	Stückzahl	Motor	Zylinder	Leistung
1959–1961	L2304 (Vorserie)	91	B16	4	60 PS
1961–1970	L3314	7737	B18/B20	4	65 PS/82 PS
1977–1981	C202	3222	B20	4	82 PS
1974–1984	C300-Serie	-	B30	6	125 PS

Ab Mitte der 70er Jahre folgte die überarbeitete Version des Allrad-Schweden, der Typ C202 mit altbewährtem B20-Motor. Das neue Modell stiess vor allem bei der ungarischen Speditionsgesellschaft Ungarocamion auf reges Interesse. Wegen der grossen Nachfrage entschied man sich im Hause Volvo 1977, die Fertigung des C202 komplett nach Ungarn auszulagern. Bis zum Produktionsende 1981 kam es dann bei diesen Ostblock-Modellen nur allzu oft, wie es kommen musste. Wegen mangelnder oder gar komplett fehlender Rostvorsorge gab es vom C202 schnell nur noch wenig zu berichten.

Die Königsklasse unter den Laplandern bildete von 1974 bis 1984 die C300-Serie. Dabei handelte es sich um eine

komplett neue und schwere Zwei- oder Dreiachser-Version mit 6-Zylinder-B30-Motor.

Der Laplander heute

Keine Frage – der Laplander zählt mit seiner kantigen Formgebung nicht gerade zu den Designikonen seiner Zeit. Die Optik ist bei diesem Fahrzeugtyp aber auch nicht primär entscheidend. Vielmehr zählt, was der Schweden-4x4 im Stande ist zu leisten. Ob Schotterpiste oder Wüstensand, sein ausgereiftes Allradkonzept fühlt sich auf kaum einem Terrain nicht zu Hause. Dazu kommen die kompakten Fahrzeugabmessungen, die den Wagen überschaubar und wendig machen. Ganz in der Tradition der Wikinger-Ahnen eignet sich der Laplander daher für Erkundungsfahrten bis in den letzten Winkel dieser Welt. Ein Grund, warum die Modelle noch heute bei Weltenbummlern hoch im Kurs stehen. Nicht wenige Laplander, vor allem die Modelle mit Kasten- aufbau, wurden als Wohnmobile oder Expeditionsfahrzeuge umgerüstet und spulen noch immer ihre Kilometer rund um den Globus ab.

Auch viele Oldtimerfans entdecken den Abenteuer-Volvo für sich. In Skandinavien liegt der Schwerpunkt vor allem bei den alten Militärversionen. Doch auch hierzulande erinnern sich immer mehr Liebhaber an den schier unverwüstlichen Allradtransporter, der vielerorts treu seinen Dienst versah.

So auch der Oberengadiner Architekt Daniel Pensa. «Wenn schon ein Klassiker angeschafft werden sollte, dann musste es etwas Besonderes sein!». Damit meinte er nicht das in seiner Berufsgruppe allseits beliebte Saab-900-Cabriolet. Es sollte ein Wagen mit Allradantrieb sein, aber die Riege der gängigen internationalen 4x4-Klassiker beeindruckte ihn nicht wirklich. Nein, Daniel wollte mehr. Geländegängig, mit ausreichend Platz und nordischem Flair – kurz: «Ein Laplander muss her!»

Restauration mit persönlicher Note

Einen gut erhaltenen Laplander aufzutreiben erweist sich heutzutage als nicht immer einfach. Daniel entschloss sich daher, ein betagtes Modell anzuschaffen und es von Grund auf neu aufzubauen. In der Bodenseeregion wurde er fündig. Ein Volvo Typ L 3314 HT Baujahr 1964 mit



Einmal Afrika und zurück



Mit einem Oldtimer in die Wüste? Jawohl! Bruno J. Bürki aus Staad und sein Laplander sind der beste Beweis dafür, dass so eine Tour möglich ist. Bruno baute seinen grünen L3314 von 1965 eigens für solche Extremreisen zum Wüstenschiff um. Der Innenraum erhielt einen expeditionsfreundlichen Wohnmobilausbau. Aussen wurde der Wagen mit Arretierungen für Sandbleche, Reserve-Benzinkanister und Ersatzrad sowie mit einer Dachträgerkonstruktion für Wassertanks und zusätzliches Gepäck versehen. So ausgestattet konnte es losgehen. Unglaublich, aber wahr – die Tour führte im Jahr 2007 von der Schweiz bis Afrika und wieder zurück. Und das in einem über 40 Jahre alten Auto!



EIN NORDMANN FÜRS GROBE



Nach zeitaufwändiger Totalrestauration ist der 64er-Laplander von Daniel Pensa wieder für jeden Einsatz bereit.



Echter Offroader bis ins Detail.



Wie bei der Erstausslieferung:
Neuer Glanz, wohin das Auge auch blickt.



Die Kommandozentrale des Laplanders
ist schlicht, aber funktionell gestaltet.



Der Innenraum:
Platz für 8 Mitfahrer und jede Menge Ausrüstung.





Kabinenaufbau bot die Basis für die geplante Totalrestauration, und so wechselte der betagte Laplander den Besitzer. Zu Hause wurde das Fahrzeug einer gründlichen Bestandsaufnahme unterzogen. Der Zustand der Carrosserie war äusserst desolat. Auch die Technik und der Innenraum bedurften einer Generalüberholung. Einen zuverlässigen Partner für diese Arbeiten fand Daniel in Markus Tanner von der Classic-Car-Connection in Lichtensteig. Tanner und sein Team machten sich zuerst an die zeitaufwändige Beschaffung fehlender Ersatzteile. Inzwischen ging es dem Laplander ans Blechkleid. Dazu wurde der Wagen bis auf das Fahrgestell zerlegt. Dann fertigte ein Spezialist bis auf die Dachpartie nahezu alle Blechteile der Carrosserie neu an. Unzählige Arbeitsstunden später war der Aufbau in alter Form wieder hergestellt. Nun konnte sich der Lackierer ans Werk machen. Grau sollte der Laplander

werden. Nur nicht ganz so dunkel wie einst bei der Erstausslieferung. Das sah zu sehr nach Nutzfahrzeug aus. Besitzer Pensa mochte es freundlicher, und so wurde der grosse Schwede in einem helleren Grauton gespritzt. Nach Abschluss der Lackierarbeiten konnten die Scheiben eingesetzt werden. Da die Original-Frontscheibe nicht mehr vorhanden war, wurde sie kurzerhand in einem Fachbetrieb reproduziert. Bei den Seiten- und Heckfenstern hatte man mehr Glück. Diese waren alle vollständig und gut erhalten. Einziges Problem: Alle Seitenfensterdichtungen mussten neu angefertigt werden. Aber auch diese Hürde nahmen die Profis aus Lichtensteig. Fehlten nun noch die serienmässigen Rammschutzleisten aus Eschenholz an den Fahrzeugaussenseiten. Genau zwei Originale waren noch erhalten und dienten als Muster für die Rekonstruktion der gesamten Seitenbeplankungen. Zu guter

Letzt erhielt der Kühler an der Front eine Edelstahlverblendung. Dies entsprach zwar nicht dem Original, aber es entschärfte die unschöne Optik des grossen, asymmetrischen Loches am Lufteinlass. Nun ging es an den Innenraum. Der Armaturenräger wurde überarbeitet und mit einem Handschuhfach versehen. Der Rest der alten Innenausstattung konnte nur noch als Muster dienen. So wurden alle Verkleidungsteile nachgefertigt, extra Kartenfächer gestaltet und die Bestuhlung des Achtsitzers entstand von Grund auf neu. Für mehr Komfort der Passagiere baute man bei dieser Gelegenheit eine zusätzliche Heizung im hinteren Fussraum ein. Das Fahrwerk blieb weitestgehend unverändert, wurde aber für eine bessere Geländegängigkeit etwas modifiziert. Alle einzelnen Originalteile bekamen eine Frischzellenkur. Das alte Achsgehäuse hatte Spiel und wurde durch ein neues

Anderthalb Jahre Arbeit beanspruchte die Totalrestauration des Laplanders bei der ClassicCarConnection in Lichtensteig.





Abseits der befestigten Strassen findet der Laplander sein Terrain. Und sollte es einmal nicht mehr weitergehen...



...hilft die unter dem Fahrzeug angebrachte Seilwinde,...



...die über werksseitig vorgesehene Umlenkrollen nach hinten oder vorne ausgefahren werden kann.

ersetzt. Die Hinterachse erhielt ein Differential, sodass sie sich nun sperren liess. An den Vorderradaufnahmen wurden zusätzlich Freilaufnaben montiert.

Beim Motor hatte das alte B18-Aggregat ausgedient. Hier verpflanzte man dem Laplander den mit 96 PS etwas leistungsstärkeren 4-Zylinder-Motor aus dem Amazon 123GT. Das Viergang-Schaltgetriebe mit Overdrive und langer Hauptwelle wurde für die Geländeuntersetzung ausgelegt. An die Hauptwelle flanschte man ein Verteilergetriebe von Jeep an, das die Antriebskraft auf beide Achsen überträgt. Anderthalb Jahre und über 1000 Arbeitsstunden später war es so weit: Der Laplander erstrahlte in neuem Glanz und konnte auf Tour gehen.

On the road again

Jahre waren ins Land gegangen. Aber nun öffneten die heiligen Hallen der Classic-Car-Connection endlich ihre Tore, und Daniels Laplander konnte zur zweiten

Jungfernfahrt starten. Aber bitte nicht gleich ins harte Gelände! Für den alltäglichen Einsatz im Unterholz war der komplett restaurierte Wagen viel zu schade.

Ein Garagenhocker ist Daniels Laplander heute trotzdem nicht. Vorrangig nutzt der Architekt den Wagen in den Sommermonaten für Kundenbesuche oder zum Flanieren in St. Moritz. Das sorgt immer wieder für jede Menge Aufsehen! Anächtig bleiben die Betrachter stehen und fragen, ob sie dort einen modifizierten Pinzgauer vor sich sehen. «Das ist ein Volvo, ein Laplander, pur schwedisch», entgegnet Daniel dann stets mit einem zufriedenen Lächeln auf den Lippen.

...und ab und zu reizt es ihn doch! Dann verlässt er die befestigte Strasse für ein kleines Offroad-Abenteuer. Ganz im Stil der alten Nordmänner wird Meter für Meter neues Terrain erkundet. Aus Daniels Lächeln wird dann schnell ein breites Grinsen: «Der Laplander ist der perfekte Partner fürs Grobe!»



Volvo Laplander: Pur schwedisch!

INFOBOX: VOLVO L3314

Volvo Laplander (Daniel Pensa)



Produktionsstätte: Göteborg (Schweden)
Baujahr: 1964
Aufbau: Kasten/Kabine
Sitzplätze: 8

Motor: 4 Zylinder, längs eingebaut, B18-Motor (von einem Amazon 123 GT)

Hubraum: 1778 ccm
PS bei U/min: 96 DIN
Drehmoment: 14,7 m/kg
Vmax (in km/h): ca. 115 km/h

Getriebe: Viergang-Schaltgetriebe mit Overdrive

Gewicht: ca. 1600 kg



Mehr Infos zum Laplander

www.laplander.ch, Stefan Kellers Seite über Offroad-Fahrzeuge der Marke Volvo.

Haftungsausschluss: Alle aufgeführten Tipps und Kontakte dienen als Empfehlung der SwissClassics Redaktoren. Wir übernehmen daher keine Verantwortung über Leistungen von Garagisten und Veranstaltern sowie auf die Inhalte von aufgeführten Webseiten.