

# Doppelpony

**W**as ist das? Auto – Traktor – Laster? Das Radiobil ist dick, durstig und macht einen Haufen Spaß. Das klingt nach Laster.

Es ist ein Klotz. Ich bin erschlagen – an diesem Fuhrwerk ist alles massiv: Die groben Reifen reichen mir zur Hüfte, die Kotflügel vorne ragen wie Tragflächen heraus, das Dach wölbt sich knapp unter Stubendeckenniveau. Es ist ein wohlgeformter Klotz: Der Geschmack seiner Zeit hat ihm einen Buckel mitgegeben, der meinen Nachbarn zu dem Vergleich mit den Rundungen einer anderen Diva seiner Epoche veranlasste. Radiobil schöner als Brigitte Bardot? Der Mann stellte sich als Kunstmaler vor, er muss es wissen.



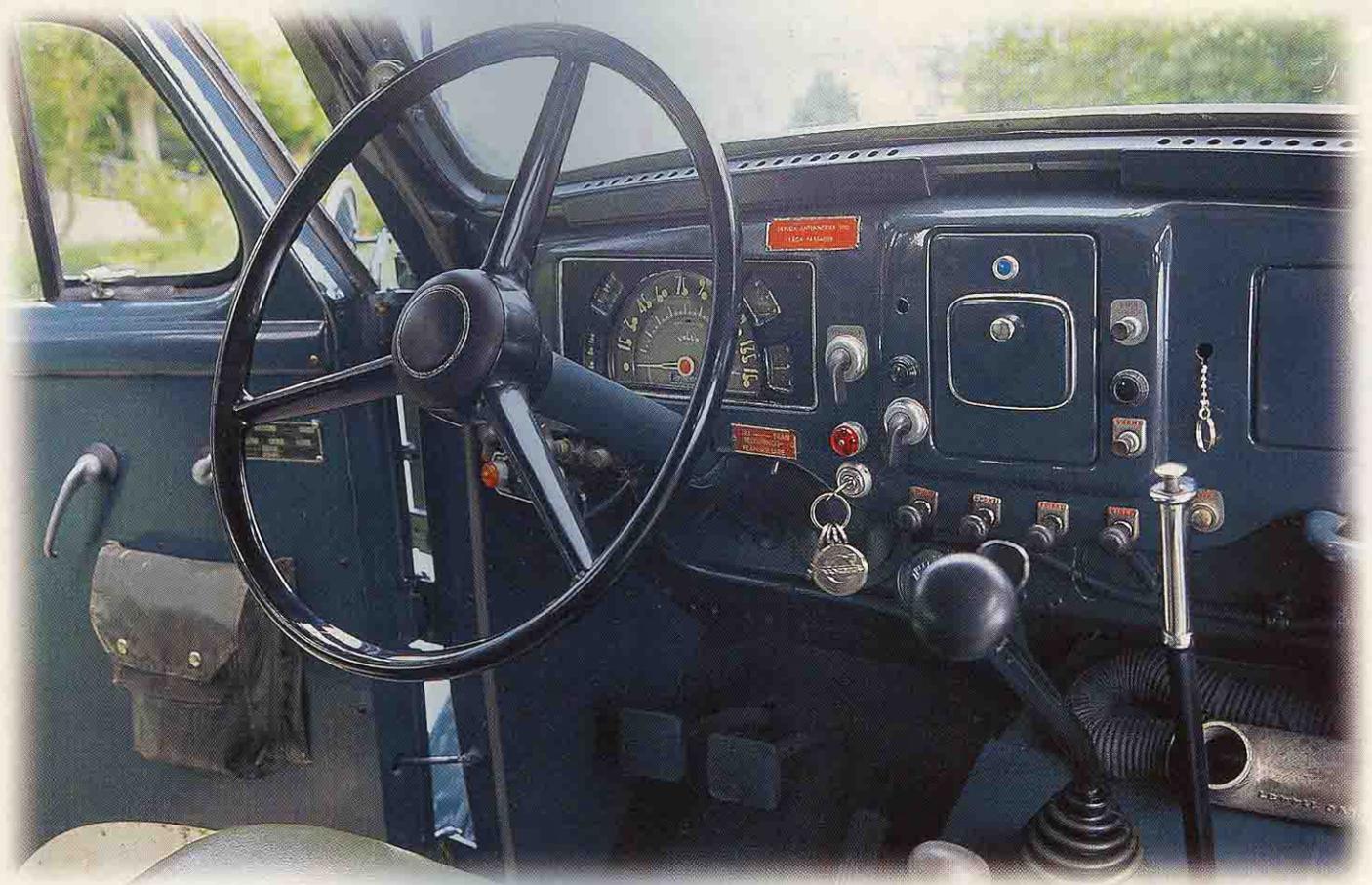
Eine Scheibe trennt den hinteren Raum ab, der, mit einem Klapptischchen versehen, fast gemütlich zu nennen ist

Dabei ist der Entstehungsgrund des Autos überaus unlyrisch und von wenig Glamour durchdrungen: Anfang der Fünfziger gab die schwedische Armee der Firma Volvo den Entwicklungsauftrag für ein allradgetriebenes Stabs- und Funkfahrzeug. Herausgekommen

ist Doppelpony – wie meine Liebste das Auto auf dem ersten Ausritt taufte. Das passt besser als die offizielle Bezeichnung: Volvo TP 21, in Fankreisen bestenfalls „Radiobil“ (schwedisch: Funkwagen). Als Name zu trocken für diese Wuchtbrumme – und das

1954er Volvo TP 21  
„Radiobil“





hämische „Sugga“, das die schwedischen Mannschaften dafür hatten, vergessen wir auch gleich: Es bedeutet schlicht „Sau“.

Nahezu auf Pkw-Grundfläche – genauso lang, etwas breiter, aber doppelt so hoch – konzentrieren sich 2,6 Tonnen Leergewicht. Vorne eine eher profane Kulisse mit hohem, vergittertem Kühlergrill, platten Kotflügeln, aus denen die Scheinwerfer glotzen, eine schmucklose Flügelhaube. Interessant wird's ab der A-Säule:

Über der kleinen Frontscheibe schwingt sich die Dachlinie nach hinten, ein bisschen pockig vielleicht, Antennenanschlüsse und Ähnliches ragen heraus, die Linie fällt in klassischer Kurve zum Heckfenster ab und wölbt sich nochmals zum Kofferraum.



**Auf dem Rücksitz haben zwei Passagiere massenhaft Platz**

Die Front Lkw, das Heck dreißiger Jahre – Volvo hatte die Komponenten im Regal: Die Basis stammt von einem Kleinlastler, die Kabine vom Taxi PV 831.

Doppelpony, Jahrgang 1954, eins von ungefähr 700 Exemplaren – ein Erlebnis ist es allemal, schon beim Einsteigen. Die Türkante sitzt auf Oberschenkelhöhe, ein Trittbrett gibt's nicht – hoch die Beine, ein energischer Schwung befördert mich nach innen und ich throne auf einem militärisch-spartanischen Sessel. Mir schwanen Kreuzschmerzen (die

aber ausbleiben). Die Tür fällt mit dem Sound eines Hangartors ins Schloss, und ich muss mich an die Instrumente gewöhnen. Ein eigentümlicher Ergonomiebegriff prägt den Führerstand: Was Kraft braucht, ist groß, alles andere wahllos verstreut.

Das Lenkrad ausladend und

dürr, vier Hebel strecken sich mir entgegen – Schaltstock, Untersetzungsgetriebe, Vorderachsantrieb, Handbremse – dazu genügend Knöpfe und Schalter für ein Flugzeug. Die Beschriftung schwedisch, nun ja, Strlkastare schaltet den Scheinwerfer ein, der Rest muss sich finden.

Und dann der Tacho: halboval, die Ziffern filigrane Art Deco, wie mit Pinsel gemalt, hinreißend. In Fünfezhnerschritten zeigt er maximale 150 an – sehr hoch gestapelt. Bei der Hälfte



**Die hochbeinige Karosserie eignet sich hervorragend für Fahrten im Gelände**



**Reservekanister sind ein sinnvolles Zubehör: Der Motor entwickelt enormen Durst**

*„Das Lenkrad ausladend und dürr, vier Hebel strecken sich mir entgegen – Schaltstock, Untersetzung, Vorderachse – dazu genügend Knöpfe und Schalter für ein Flugzeug.“*

ist man gut bedient. Verblüffend ein Kettchen, das durch ein Loch im Armaturenbrett baumelt – hiermit zieht man die Jalousie vor den Küh-

ler, um die Motortemperatur zu regeln. Noch ein Blick nach hinten – meine Stübe auf dem Rücksitz streckt die Beine aus und lässt sich's wohlsein. Der Begriff Knieraum wäre albern – Platz gibt's reichlich, selbst mit installierter Trennscheibe und den reizenden Tischchen, an denen Funkoffiziere in den Tiefen der schwedischen Winterwälder ihren einsamen Job verrichteten. Wüsste man nicht um Doppelponys martialischen Ursprung, man könnte es gemütlich nennen.

Also dann, auf zum großen Abenteuer. Schlüssel gedreht, Zündknopf gedrückt – vorne erwacht ein brül-

lendes Biest. Nein, es ist kein Diesel, leider, der Reihensechszylinder pflegt enormen Durst, wie sich bald zeigt. Wie ging das mit unsynchronisierten Getrieben? Doppelkuppeln, Zwischengas, Gang an der richtigen Drehzahl hinfallen lassen. Bis ich behaupten kann, das Aggregat zu beherrschen, knirscht es mehr als einmal. Den ersten Gang einzulegen, lohnt sich nicht: Kriechgang. Wir fahren im Zweiten an, und heulend ruckt das Monstrum los.

Viel Lärm um wenig Dampf. Die Maschine leidet an einer gewissen Schmalbrüstigkeit: Aus immerhin 3,6 Litern

schöpft sie magere 90 PS, die mit der bewegten Masse gut beschäftigt sind – solange kein Berg in der Nähe ist. Der Motor ist nahezu unverändert aus einem Fabrikat hervorgegangen, das in den Dreißigern debütierte, und läuft sogar recht weich (sofern man die ihm genehmen Einstellungen findet). Die Doppelpony-Show: Mit diesem Auto unterwegs zu sein, sticht jeden Ferrari aus. Köpfe drehen sich, an Ampeln schütteln Passanten die Köpfe, Geländewagenfans hängen euphorisch winkend aus ihren Land Rover und bei den häufigen Tankstellen-

besuchen finden sich spitzgesichtige Herren in Tarnhosen ein, die Doppi ehrfürchtig umschleichen, ein merkwürdiges Leuchten in den Augen. „Ist der noch von der Wehrmacht?“ Bloß weg hier.

Oder: „Hat der Servo?“ Klar, Mann, in meinen Armen und Beinen. Alles will handgeregelt werden – die Motortemperatur per Jalousie, der Blinker wird mittels eines Schalters aktiviert, der von einem Vorkriegsherd stammen könnte, und wenn man ihn im Ei-

Heck im Stil der dreißiger Jahre: Volvo hatte die Komponenten im Regal liegen. Der Aufbau stammt vom Taxi PV 831. Unter dem mächtigen Rohr, das man unter Umständen als Stoßstange bezeichnen kann, lugt das Reserverad hervor





fer des Gefechts vergisst, bleibt er eben stehen. Jeder Wischermotor ist einzeln an der Scheibenoberkante zu schalten. Stufen? Intervall? Belieben zu scherzen.

An der Ampel empfiehlt es sich, frühzeitig die Kupplung zu treten – mehr als einmal warte ich verzweifelt auf die Kupplungswelle, die gemütlich zum Stillstand kommen will, um den Gang einzulassen, inzwischen hupt es zornig von hinten, ich suche den Gang – und dann ist es wieder rot. Überhaupt: Wer glaubt, das Getriebe helfe einem beim Schalten, wird sich umgucken – man ist auf reine Vermutung angewiesen: Dort, ungefähr zwischen Startknopf und Gebläseregler, liegt der Dritte. Meistens.

Was für ein Fahren! Geselligkeit in der Kabine ist für den Fahrer nicht drin, denn ein kleiner Lapsus in der Konzentration genügt und schon ist das Zwischenkuppeln vergessen oder der dritte Gang plötzlich unauffindbar und die Fahrgäste werden durch Krachen, Jaulen oder wildes Bocken aus dem Gespräch gerissen. Aber dann, nach einiger Gewöhnung, stellt

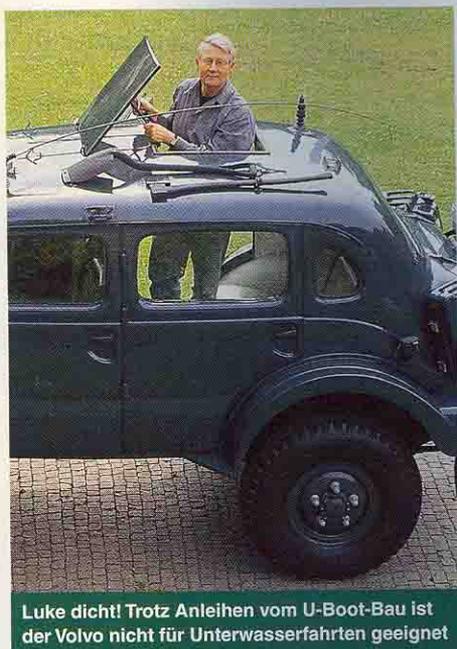
sich etwas Sonderbares ein: Da dem reinen Fahrbetrieb ständig Aufmerksamkeit gewidmet werden muss – schnell wird irgendwas zu heiß, bleibt zu kalt oder brennt durch – da jeder Schritt eines Schaltvorgangs genau dann zu er-

Nein, Doppelpony ist kein Auto für große Distanzen – zu laut heulen die Getriebe, zu hart sind die Blattfedern, zu viel Geduld brauchen Fahrer und Mitreisende für jedes bisschen Strecke. Im Gelände haben wir uns nie ver-

sucht, im Vergleich mit zeitgenössischen Kalibern werden ihm jedoch ausgezeichnete Qualitäten nachgesagt. Kein Auto für alle Tage, gewiss nicht, aber dann und wann ein Ausritt mit Doppelpony, wenn der Fahrtwind unter der ausgestellten Windschutzscheibe hereinbläst und durch die Dachluke Sonne auf die Rücksitze fällt, wo zwei Passagiere sich so wohlchaffiert fühlen wie gekrönte Häupter, wenn die rollende Festung im Kriechgang eine schmale Serpentine hochröhrt und man, oben angekommen, auf

den Kotflügeln Platz nimmt und die Aussicht genießt, während der Motorblock leise tickt – dann bekommen Landstraßen ein anderes Gesicht.

*„In Zusammenarbeit erobern Ross und Reiter jeden Kilometer.“*



**Luke dicht! Trotz Anleihen vom U-Boot-Bau ist der Volvo nicht für Unterwasserfahrten geeignet**



**Trotz seines enormen Durstes schöpft der Reihensechszylinder nur 90 PS aus 3,6 Litern**

folgen hat, wenn es der Diva im Trainingsanzug passt, da eine Steigung taktisch angegangen werden muss, um überhaupt oben ankommen, darum wächst man zusammen zu einer Einheit. Nicht der Fahrer steuert das Auto – in Zusammenarbeit erobern Ross und Reiter jeden Kilometer.

**Text: Jürgen Trumme  
Fotos: Hans-Jürgen Herrmann**