

VOLVO

Amazon

ein immer wieder gern genommenes Test-Objekt, der verschiedenen Autozeitschriften in den 60er Jahren.

Wer liest nicht gerne diese alten Hefte, die nicht nur ihren eigenen Geruch haben und auch nicht, auf rein weißen Papier gedruckt wurden, wie heute die üblichen Printmedien – sondern viel grauer daher kamen und der 4 Farbdruck bei diesen Zeitschriften noch fast unbekannt war.

Ich vergnüge mich immer wieder beim Lesen einer solchen Lektüre.

Wenn man blättert, auf Werbung von Englebert Weißwandreifen, dem neuen UKW – Autotransistor von Akkord oder auf Mode mit Polyester stößt, in der man nach kurzer Zeit stankte - wie 3 Wochen nicht gewaschen.

Solch eine



Werbung konnte man in vielen Zeitschriften finden. Ob nun in Auto Motor Sport, der ADAC Motorwelt, oder in Mot. Nicht vergessen ist natürlich auch die Heft - Serie „Hobby“.

Ich finde

es gibt 2 bemerkenswerte Test Berichte aus den 60er Jahren. Zum einen im: Der Spiegel (Ausgabe 6 Mai 1964 / Heft 19) Mit der Überschrift: **Volvo 122 S Schnellster Traktor der Welt** als PDF zum herunterladen den Tipp beachten!

und der **mot** Auto – Kritik (Ausgabe 2 Juli 1966 / Heft 14) Mit der Überschrift: Er ist wirklich der Beste !

Der neue Akkord UKW-Autotransistor in jedem Auto - auf allen Straßen

Akkord zum Mitschneiden - Kofferringträger zum Einstecken ins Armaturenbrett

In eine Spezialhalterung im oder unter dem Armaturenbrett eingeschoben. Perfekter Autotransistor mit UKW und Mittelwelle, automatisch an Fahrzeugplatinen, Autostationen und Wagenlautsprecher angeschlossen. Mit einem Griff der Halterung entnommen. Reichvoller, hochwertiger Kofferringträger, der mit 4 Klarsichtfenstern über 100 Stunden spült. Ob im Auto, Heim oder Garten, im Hotel oder Wohnversteck, beim Camping oder im Boot - überall und zu jeder Zeit wird der „UKW-Autotransistor“ auch Ihnen ein unterhaltsamer und lebensdienlicher Begleiter sein.

UKW-Autotransistor (UKW und Mittelwelle) DM 298 - Autotransistor (Mittel- und Langwelle) DM 335 - Akkord-Geräte sind beim Fachhandel erhältlich. Kostenloser Spezialprospekt durch Abteilung AA 10

AKKORD-RADIO GMBH HERXHEIM/PFALZ
DEUTSCHLANDS ERSTE SPEZIALFABRIK FÜR KOFFERRADIO

Was für Zwei außergewöhnliche Überschriften,..... die, die Redakteure doch damals für einen Testbericht über einem Volvo Amazon, wählten. Bemerkenswert !



Vor Jahren hatte ich das Vergnügen, einer dieser Tester und Chefredakteure zutreffen und mit Ihm ein Interview führen zu dürfen.

Dr. Paul Simsa; Ein kleiner zierlicher Mann, der sich noch sehr gut an diesen Test erinnern konnte.

Und auch sonst einige herrliche Anekdoten - aus über 40 Jahren als Tester, Chefredakteure, und Publizist in der Automobil Branche - erzählen konnte.

Als ich damals ihn anrief, um Ihn um ein Interview zu bitten, sagte er „was ein Interview mit mir ,was soll ich Ihnen denn erzählen ? Na ja, dann kommen Sie mal.“

Ein Monate später, saß ich bequem in einen roten Sessel bei ihm im Büro, am Rhein ! Die Bücherregale voll mit Automobil- Literatur, Dr. Paul Simsa davor und von einen großen Schreibtisch fast ganz verdeckt.

Na, dann fange mir mal an, sagte er. Ich holte mein Diktiergerät heraus und prompt kam der Spruch „Sie wollen doch nicht das alles mit einem solch moderne Gerät aufnehmen, nee nee nee, das lassen sie mal schön“.

Machen Sie sich Notizen, das muss langem.

Ich kann Euch sagen; So schnell und unleserlich habe ich nie mehr Notizen auf mehreren Seiten über ca. 2 Std geschrieben.

Ja... so war es. Rückblickend ein wunderbares Erlebnis und jedes mal wenn ich die Zeitung in der Hand halte - die Seite 4 -12 aufschlage und seine Unterschrift auf einer dieser Testseiten sehe, erinnere ich mich gerne an Dr. Paul Simsa und unser gemeinsames Interview.

Deshalb glaube ich auch, dass es wert ist, ein solch doch schon etwas älteres Interview aus den tiefen der der Dunkelheit zu holen – um es Ihnen nochmals zum Lesen zur Verfügung stellen zu können.

Wer dann auf den Geschmack gekommen ist und auch noch den Test dazu Lesen will. Sage ich nur; Augen auf beim nächsten Besuch auf einer Oldtimer – Messe oder bei ebay.

Herr Dr. Paul Simsa – übrigens erhielt nach dem ich meine Kritzeleien mühsam wieder entschlüsselt hatte und das Volvo News Heft mit dem Interview erschienen war, natürlich von mir ein Exemplar überreicht!

So nun viel Spaß beim Lesen wünscht ...
Pierre Poeschke



Anmerkung: Ich finde die zwei Überschriften aus heutiger Sicht absolut treffend.

Er ist wirklich der beste und schnellste Traktor der Welt !

Januar 2011

dr. paul simsa

befragt von clubmitglied
pierre poeschke zum großen
volvo-amazon-test von 1966

Herr Dr. Paul Simsa, wie begann eigentlich Ihre Karriere bei der Motor-Presse, Stuttgart?

Paul Simsa:
Alles begann damit, daß ich mich schon sehr früh für alles Technische interessierte und auch meine ersten Fahrversuche im Alter von 14 Jahren unternahm, indem ich öfters meines Vaters Auto aus der Garage fuhr. Später arbeitete ich in der Versuchsabteilung der Motorradfabrik „Adler“ in Frankfurt. Dort schrieb ich Betriebsanleitungen für die neuen Motorräder. Während dieser Zeit hatte ich verschiedene Fachpublikationen geschrieben, die unter anderem auch in der Motor-Presse Stuttgart veröffentlicht wurden und so wurde der Verlag auf mich aufmerksam.

Man bat mich eines Tages für sie zu arbeiten und so wurde ich 1955 fester Mitarbeiter bei diesem Verlag.

Schon bald darauf wurde ich für den Inhalt der neu herausgebrachten Zeitung „mot“ verantwortlich, bis ich schließlich 1960 Chefredakteur der „mot“ wurde und diesen Posten bis 1973 begleitete.

Welche Gründe trugen dazu bei, eine neue Auto-Zeitung bei der Motor-Presse Stuttgart herauszubringen, denn mit der „Auto Motor und Sport“ besaß der Verlag bereits eine sehr renommierte Auto-Zeitschrift?

Paul Simsa:
Die „Auto Motor und Sport“ war die Zeitschrift, die versuchte, alle neuen Autos im

Erscheinungsjahr zu testen. Die Testberichte waren kürzer und die Gesichtspunkte, unter denen die Tests entstanden, unterschieden sich von der „mot“ insoweit, daß wir bei der „mot“ nur Autos testeten, die schon etwas länger auf dem Markt waren und der Kauf eines solchen Autos mit dem Argument der „Wirtschaftlichkeit“ zusammenhängen sollte. Der Titel „mot“ war eigentlich für eine Roller- und Kleinwagenzeitung gedacht, an deren oberster Stelle die Wirtschaftlichkeit zu stehen hatte. Der Gedanke der Wirtschaftlichkeit blieb erhalten, auch wenn sich das Konzept der „mot“ geändert hatte.

War das auch der Grund, in der Ausgabe vom 2. Juli 1966 den Volvo Amazon in Ihrer Testreihe einmal den „mot“-Lesern ausführlich vorzustellen oder gab es auch noch andere Beweggründe zum Test?

Paul Simsa:
Natürlich wollte man auch persönlich diese Modelle fahren und seine Eigenschaften einmal kennenlernen, aber in erster Linie galt der Volvo Amazon als ein Vernunft-Auto und paßte gut in diese Testreihe.

zur person

Dr. Paul Simsa, geb. 1924 in Potsdam. Studium in Mainz; Völkerkunde Vor- und Frühgeschichte, klassische Archäologie. Promotion 1952. Neben dem Studium Mitarbeiter einer Motorradfabrik in Frankfurt. Während dieser Zeit verschiedene Fachpublikationen. Seit 1955 arbeitet Paul Simsa bei der Motorpresse Stuttgart. Während seiner Tätigkeit Veröffentlichung mehrerer Bücher.

Fuhren Sie vorher schon mal ein Volvo-Modell?

Paul Simsa:
Ja, es war der Volvo PV 544 Sport – ein tolles Auto. Ich erinnere mich gut daran als ich ihn das erste Mal in die Finger bekam. Mit dem 544 fuhr ich für eine andere Reportage nach München. Die Hinfahrt erfolgte über die Autobahn, die Rückfahrt mit dem gleichen Wagen ging dann über die Landstraßen. Ihn auf der Landstraße zu bewegen machte wirklich Spaß und diente mir gleichzeitig als Informationsfahrt und Standortbestimmung über die schwedische PKW-Entwicklung.

Können Sie uns einmal am Beispiel des Amazon erzählen, wie man sich einen Test in den Sechziger Jahren vorzustellen hatte?

Paul Simsa:
Ich glaube, daß ich den Amazon nach Stuttgart geliefert bekam, denn ich muß gestehen, daß ich bis zum heutigen Tag noch nicht persönlich bei Volvo-Deutschland gewesen bin.

Die Testfahrten liefen immer nach dem gleichen Schema ab: 1/3 Autobahn, 1/3 Landstraße und 1/3 schlechte Straßen. Ja, Sie hören richtig, 1/3 schlechte Straßen – die gab es zu dieser Zeit noch zur Genüge in diesem Land.

Ich suchte mir immer ein bestimmtes Ziel für meine Testfahrten aus. Diese waren selten länger als 500 km. Fritz B. Busch, ein guter Freund von mir, sagte einmal: „Wer nach 50 km nicht weiß, was Sache ist, weiß es auch nach 5.000 km nicht!“. So ganz unrecht hat er mit dieser Aussage nicht, aber ich denke schon, daß man 500 km benötigt, um die Stärken und Schwächen des getesteten Autos beurteilen zu können.

Heißt das, Sie haben die Autos im Grunde genommen auf öffentlichen Straßen getestet und weniger auf extra dafür hergestellten Teststrecken der Automobilfirmen, wie man es heute aus dem Fernsehen kennt?

Paul Simsa:

Ja genau, aber auch heute finden diese Tests so statt. Wir brauchten keine künstlichen Holperstrecken usw. All dies fand man auch auf öffentlichen Straßen. Nehmen wir das Autobahnstück Frankfurt – Darmstadt. Es war ideal zum Ermitteln der Meßwerte für die mittlere Höchstgeschwindigkeit auf ebener Strecke. Aber auch auf der Solitude, dort wo heute noch ein Teil der alten Boxen der bekannten Rennstrecke stehen, war eine Meßstrecke, der wir uns bedienten. Im allgemeinen waren, wie Sie aus dem Volvo-Test entnehmen können, mehrere Fahrer in einen solchen Test involviert.

J. F. Drkosch war, wie gerade am erläuterten Beispiel der mittleren Höchstgeschwindigkeit, für die Messungen, Zeichnungen und Diagramme zuständig. Um diese Messungen vornehmen zu können, mußten viele Meßinstrumente in das Auto eingebaut werden. Diese Meßinstrumente wären für die heutige Zeit recht primitiv, aber für uns waren sie eine wichtige Unterstützung, auch wenn dies mit recht aufwendiger Arbeit verbunden war. Zudem waren mit diesen Geräten keine exakten Messungen möglich, da sie mechanisch aufgebaut waren, wie z. B. von der Firma MotoMeter. Oder nehmen wir Herrn Freund. Er informierte sich bei Volvo Deutschland über die Preise, insbesondere der Ersatzteile.

Gab es einen Grund, für die heute doch merkwürdig erscheinende Bezeichnung der „mittleren Höchstgeschwindigkeit“, oder war das ein „mot“-Kennzeichen?

Paul Simsa:

Auf jeden Fall! Wir wollten in unseren Testreihen den Lesern realistische Werte aufzeigen, denn Sie wissen doch selbst, daß es von Auto zu Auto eines gleichen Modelltyps Unterschiede hinsichtlich der Höchstgeschwindigkeit oder Beschleunigung gab und gibt. Wir wollten realistische und praxisbezogene Tests liefern; das heißt, wenn der Amazon mit einer mittleren Höchstgeschwindigkeit von 155 km/h angegeben war, dann sollte auch jedes gekaufte Auto dieses Typs diesen Wert mindestens erreichen.

Wenn ich Sie vorhin richtig verstanden habe, wurden die von den Firmen gestellten Testfahrzeuge auch für Dienstreisen genutzt? – Wie lange stellten Ihnen die Werke die Autos zur Verfügung?

Paul Simsa:

Das war unterschiedlich, aber im Durchschnitt waren es ca. 14 Tage. In diesen 2 Wochen haben wir Redakteure diese Autos dann für unterschiedliche Testzwecke

benutzt. Es gab sogar Mitarbeiter, die ständig mit diesen Testautos unterwegs waren und sich so über Monate um den Kauf eines eigenen Wagens herummogeln konnten. Wenn ich mit den Autos mehrere Tage unterwegs war, habe ich sie auch persönlich gewaschen. Nur so lernt man ein Auto noch besser kennen. Außerdem nutzte ich die Tankstopps, um mich mit den Tankwarten zu unterhalten, über deren Meinung nach Stärken und Schwächen der verschiedenen Autos, denn diese Männer hatten jeden Tag in der Praxis damit zu tun.

Ein Satz am Anfang Ihres Tests brachte mich, als ich diesen zum ersten Mal las, zum Schmunzeln: „Sein Prestige im Rückspiegel vorausfahrender Wagen ist unbedingt hoch“, „auf der Autobahn gibt man ihm bereitwillig die Überholspur frei.“ Wie sehen Sie heute diese Aussage? War das ein wichtiges Argument für die Leser und erwarteten diese auch genau das von einem Volvo?

Paul Simsa:

Die Leser erwarteten eigentlich von jedem Fahrzeug genau dieses Merkmal, aber der Amazon verkörperte dies gerade auf der Autobahn am besten. Die Autofahrer konnten zur damaligen Zeit recht hartnäckige Linksfahrer sein und das Miteinander auf der Autobahn war nicht gerade sehr ausgeprägt. Aus diesem Grund war dies für die damalige Zeit ein wichtiges Argument, was sich natürlich aus heutiger Sicht ein wenig komisch anhören mag.

Volvo ist seit langem bekannt für passive und aktive Sicherheitstechnik im PKW-Bau. Welchen Entwicklungsschub konnte der Amazon der PKW-Branche in Deutschland geben?

Paul Simsa:

Ich würde mal so sagen – die Volvo-Ingenieure waren in den Sechziger und Siebziger Jahren diejenigen, die mit am schnellsten Neuentwicklungen aus der gesamten PKW-Branche in Bezug auf Sicherheit in die Fahrzeuge einbauten. Sie selbst waren in Fragen der Sicherheitsforschung noch nicht soweit wie Mercedes, dies lag aber natürlich auch an der Größe der einzelnen Automobilwerke und der verkauften Stückzahlen.

Leider muß man aus heutiger Sicht sagen, daß damals die Sicherheitsmerkmale eines Autos wie z. B. beim Amazon noch kein großes Kaufkriterium bei den Käufern war, sondern Fahreigenschaften oder die Aus-

stattung des Innenraumes höher eingestuft wurden. Dies können Sie schon alleine daraus entnehmen, welcher großer Anteil den Punkten Raum, Gepäck, Ausstattung, Bedienung usw. im Test gewidmet wurde.

Auf dem Titel der „mot“ vom 2. 7. 66 steht geschrieben: „Er ist wirklich der Beste!“ – Ich finde diese Aussage für die damalige Zeit außergewöhnlich, noch dazu, wenn Sie dies auf seine Konkurrenten bezogen haben sollten, und wenn ja, welche Autos waren in Ihren Augen die Konkurrenz für den Amazon?

Paul Simsa:

Nun ja, die stärksten Konkurrenten auf dem deutschen Markt waren ganz klar BMW mit den Modellen 1800 und 2000, Mercedes 200, Opel Record und Ford 20M. Man bedenke aber immer dabei, wie lange der Amazon schon gebaut wurde und es ihm trotzdem in vielen Bereichen gelang einen Vorteil zu verteidigen. Der Titel spiegelt auch die damalige einhellige Meinung der Redaktion wider. Er war die Hochform der Ponton-Ära, sozusagen eine Legende auf vier Rädern.

Er vereinigte Gediegenheit mit sportlichem Ambiente, überlegene Qualität mit einfachster Konstruktion. Diese Eigenschaften fand man damals selten so vor.

Zum Schluß noch eine persönliche Frage, Herr Dr. Simsa: Sie sind nun seit über 40 Jahren mit dem Automobil verbunden, bleibt da überhaupt noch Zeit für andere Interessen und wenn ja, welche sind das?

Paul Simsa:

Meine große Liebe gilt, abgesehen von meiner wunderbaren Frau, dem Segeln. Sollte ich doch irgendwann einmal genügend Zeit zur Verfügung haben, dann werde ich öfter auf dem Wasser sein als auf vier Rädern. Zur Zeit habe ich jedoch noch recht viele Verpflichtungen als freier Mitarbeiter bei „MotorKlassik“, „Markt“ und anderen Institutionen.

Herr Dr. Paul Simsa, wir, der Volvo-Club e.V. Deutschland, bedanken uns für das wirklich hochinteressante und ausführliche Interview und wünschen Ihnen und Ihrer Frau noch viele schöne Jahre, Gesundheit und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.