

Italo-Schwede

Der Volvo 262 C —
exklusiv, luxuriös und nicht jedermanns Geschmack



Entscheidungshilfe: Weil jeder, der ein auffälliges Sechszylinder-Coupé mit vier bis fünf Sitzen sucht, früher oder später auf den Volvo 262 C stoßen wird, sollen dessen Stärken und Schwächen hier benannt werden. Die Frage, ob man die extravagante Linienführung dieses Italo-Schweden mag, muß dagegen jeder selbst entscheiden.

„Es ist mir unerklärlich, wie man ein stilistisch derart verunglücktes Gebilde entwerfen kann“, befand Rennfahrer und Autobauer Peter Monteverdi beim Anblick des ofenfrischen Volvo 262 C im Frühjahr 1977 auf dem Genfer Salon, wo der neue Volvo sein Debüt gab. Und für Verwirrung sorgte — nicht zuletzt wegen des „Bertone“-Schriftzugs, der seine vorderen Kotflügel zierte. Das war in der Tat mißverständlich, denn dieser begnadete Karosserie-künstler hatte die so kontrovers diskutierte Neuerscheinung nicht modelliert, sondern laut eigener Aussage nur zu einigen Detaillösungen beigetragen. Vor allem aber hatte er die Montage der aus Schweden angelie-



Der Volvo 262 C der ersten Serie wurde von 1977 bis Ende 1978 gebaut.

Nur ein paar Monate (ab Ende 1980) wurde die dritte Serie aufgelegt.

ferten Teile übernommen, die hier zusammengefügt, lackiert und gepolstert wurden. Während die Form des gradlinigen Schwedenmobils auf das Konto von Jan Wilsgaard ging, der 40 Jahre als Volvos Chefdesigner tätig war (und OLDTIMER-MARKT-Lesern als Schöpfer des wunderschönen Volvo Amazon bekannt ist). Bei der Gestaltung des Volvo 262 C bewegte sich Wilsgaard in eng gesteckten Grenzen. Denn nach den Vorstellungen von Volvo-Boß Gyllenhammar sollte das neue Coupé — quasi als Nachfolger des hochangesehenen 1800 ES — exklusiv und luxuriös

sein, mußte aber mit verhältnismäßig einfachen Mitteln realisiert werden. Daß dabei der Volvo 264 als das aktuelle Topmodell die Basis für Wilsgaards Bemühungen liefern sollte, stand fest. Auch über die Zielrichtung des Projekts herrschte Klarheit: Man visierte nicht so sehr Familie Svensson in Stockholm an, sondern die Fishers in New York oder Mr. Smith in San Francisco. Weshalb 75 Prozent aller 262 C — immer mit Klimaanlage und Doppelscheinwerfern, häufig mit Tempomat und geregelter Katalysator (je nach Bundesstaat) — schließlich in die USA gingen.

Warum man freilich nicht nur den ersten Prototyp, sondern die ganze Serie in Italien bauen ließ, läßt sich heute kaum noch feststellen. Vermutlich spielten Kapazitätsgründe bei Volvo selbst eine Rolle. Jedenfalls wurde — nach den Entwürfen von Jan Wilsgaard — im kleinen, auf derartige Aufgaben spezialisierten Karosseriewerk von Sergio Coggiola in Beinasco/Turin um 1975 herum ein viertüriger Volvo 164 in ein zweitüriges Coupé verwandelt, das bis auf den Kühlergrill kaum vom späteren 262 C zu unterscheiden war. Offensichtlich entsprach dieser Prototyp den Vorstellungen der Volvo-Oberen, denn man gab grünes Licht — und Bertone legte in Grugliasco eine Kleinserie auf.

Dieses internationale Automobil (es stammte aus Schweden, wurde in Italien montiert und war für die USA gedacht) löste in gewisser Weise ein ganz seltenes Volvo-Modell ab: die 262 Limousine. Dabei handelte es sich um die zweitürige Ausführung des 264, von der in den Jahren 1976 und 1977 gerade mal gut 3000 Stück auf die Räder gestellt wurden. Der 262 C — oder das Bertone-Coupé, wie das Auto heute nur genannt wird — war das ungleich exklusivere Angebot!

Rein optisch stimmte es, von einigen Details abgesehen, bis zur Gürtellinie mit jedem normalen 240/260er überein — aber dann! Wilsgaard hatte ein extrem niedriges Dach samt einer betont flach stehenden Windschutzscheibe gezaubert, das in deutlichem Kontrast zum eher massigen Unterbau des Wagens stand. Wir erinnern uns an Herrn Monteverdi... Freilich konnte man es auch andersherum sehen und den 262 C als imposante Kreation mit höchst markanten Formen und Proportionen betrachten, als ein Auto von ebenso eigenwilligem wie eigenständigem Charakter. Es scheint, als würde genau diese Betrachtungsweise in jüngster Zeit immer populärer.

Natürlich bestach der 262 C durch seine noble Ausstattung: Eine üppige Rafflederausstattung mit (allerdings etwas seltsamen) Applikationen, Holzfurniere in den Seitenverkleidungen, elektrisch betriebene Fenster und Spiegel, ein spezielles Lenkrad, getönte Scheiben, dazu schicke Alu-Felgen — der Volvo 262 C hatte alles, was gut und teuer war! Die kitschigen Kronen an der C-Säule und am Lenkrad trafen freilich nicht jedermanns Geschmack.

Auch technisch überzeugte das Bertone-Coupé, dessen gesamte Mechanik aus der Limousine stammte: Da war der Sechszylinder-V-Motor, der (in Europausführung) zunächst als B 27 140 PS, dann — leicht vergrößert — als B 28 155 PS leistete und mit Benzineinspritzung sowie je einer obenliegenden Nockenwelle pro Zylinderreihe operierte; ein automatisches Getriebe (von Borg-Warner), eine Zweikreis-Bremsanlage mit Scheiben rundum sowie Servo-



Die Unterschiede zur ersten Serie bestehen in einer neuen, verlängerten Heckpartie und den um die Ecken herumgezogenen Schlußleuchten. Weiterhin entfiel der Vinylbezug des Daches.



Nobelhobel: Teile für die ausgesprochen luxuriöse Innenausstattung sind nicht mehr lieferbar. Wenn Nachfertigungen verwendet werden müssen, wird es ausgesprochen teuer.

lenkung komplettierten das Bild, das man sich von einem Oberklasse-Auto machte. Natürlich hatte Volvo auch bei diesem Modell großen Wert auf aktive wie passive Sicherheit gelegt.

Gebaut wurde der 262 C in drei Serien: Erste Serie von 1977 bis Herbst 1978 (ausschließlich in Silber mit schwarzem Vinyl Dach); zweite Serie von Herbst 1978 bis Sommer 1980 (von nun an in Goldmetalllic und ohne Vinyl Dach; außerdem gab es den B28-Motor, neue Felgen sowie ein umgestaltetes Heck mit herumgezogenen Rückleuchten); dritte Serie von Sommer 1980 bis Sommer 1981 (jetzt auch in Schwarz und Hellblau-metallic lieferbar; dazu wurden — außer bei der US-Version — schmalere Kunststoffstoßstangen und ein anderer Kühlergrill montiert).

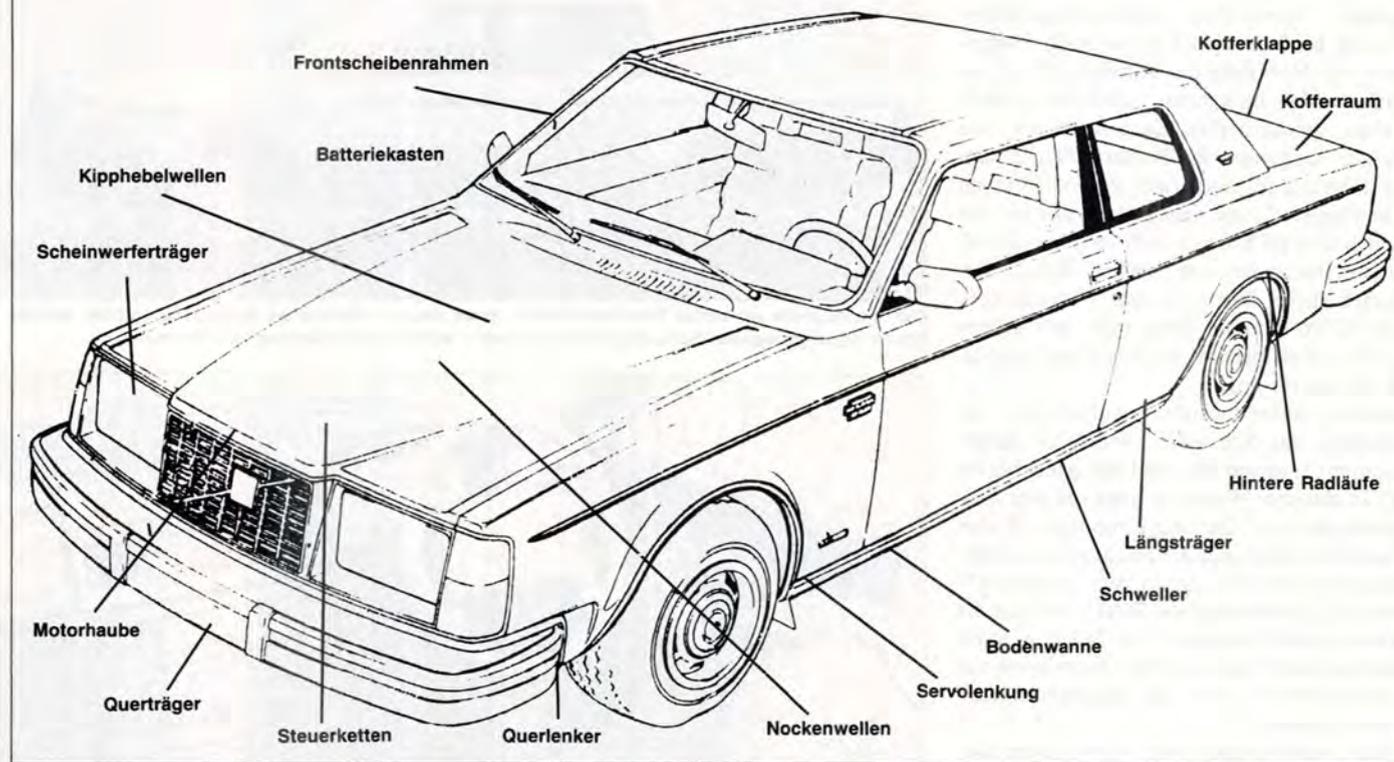
Eine Anmerkung noch zur Lackierung. Neben den serienmäßigen Farbtönen konnte sich König Kunde Sonderwünsche erfüllen lassen: Bertone baut mehr oder weniger in Handarbeit, da war vieles möglich! Nicht einmal die Innenausstattung mußte schwarz sein.

Bei uns kletterte der Preis für dieses exklusive Fahrzeug von zunächst 38.200 Mark auf 44.000 Mark — zu einem Zeitpunkt, als es ein Mercedes 280 CE Coupé für gut sieben Mille weniger gab. Es war eben schon immer etwas teurer, einen besonderen Geschmack zu haben!

Die Karosserie

Wir haben zwei Nachrichten für Sie: eine gute und eine schlechte (wie leider meist im Leben!). Hier die gute: Der 262 C — obwohl ein extravagantes Coupé mit italienischem Einschlag — hat die überwiegende Zahl seiner Karosserieteile mit der 240/260-Serie der entsprechenden Baujahre gemeinsam. Was sich günstig auf deren Verfügbarkeit und Preis auswirkt. Das ist wichtig zu wissen, denn — und damit sind wir bei der schlechten Nachricht — auch Volvos rosten! Obwohl der schwedische Hersteller für seinen hohen Standard auf dem Gebiet des Korrosionsschutzes bekannt war (und ist): Alle Fahrzeuge wurden vor der Lackierung in ein Elektrophorese-Bad getaucht und mit einer gleichmäßigen Grundierungsschicht überzo-

Die typischen Schwachstellen



gen, außerdem kamen viele feuerverzinkte oder aus Aluminium beziehungsweise Edelstahl gefertigte Teile zum Einsatz. Unterbodenschutz war obligatorisch, nicht jedoch Hohlraumversiegelung. Schließlich darf man an den bei Bertone in Handarbeit montierten 262 C nicht die gleichen Ansprüche stellen wie an ein in Großserie gefertigtes Massenprodukt.

Bitte behalten Sie also auch dann einen kühlen Kopf, wenn Sie endlich vor dem Objekt Ihrer Träume stehen. Und obendrein bei allem, was Sie tun, die bohrenden Blicke des Verkäufers im Rücken spüren...

Verschaffen Sie sich zunächst einen ersten Überblick über den Wagen, der Ihnen zum Kauf angeboten wird: Befindet er sich in Originalzustand — oder ist er schon mal lackiert worden? Macht das elegante Coupé einen insgesamt gepflegten Eindruck? Achten Sie vor allem auch auf die Paßgenauigkeit von Hauben und Türen. Große, ungleichmäßige Türspalte verheißen nie etwas Gutes, deuten im schlimmsten Fall auf einen mangelhaft reparierten Unfallschaden und bestenfalls auf ausgeschlagene Türscharniere hin. Letzteres läßt sich überprüfen, indem Sie die Tür ganz öffnen und anheben. Bei dieser Gelegenheit checken Sie den Türfalz auf Korrosion und vergewissern sich, daß die Ablauflöcher der Tür nicht verstopft sind.

Hat Ihr potentiell Kaufobjekt diesen ersten Test zu Ihrer Zufriedenheit bestanden, sollten Sie sich den typischen Schwachstellen zuwenden. Beginnen wir mit den



Im Gegensatz zur Motorhaube unterliegen die Kotflügel keinem überdurchschnittlichen Rostbefall.

Schweller. Obwohl konstruktionsbedingt vom Fahrtwind belüftet (Volvo war sehr stolz darauf!), bilden sich um die Befestigungen der Schwellerleiste häufig Rostnester. Gleiches gilt für die hinteren Radläufe im Bereich der serienmäßig montierten Zierleisten, wo Radhaus und Seitenteil zusammentreffen.

Haben Sie sich zum Besichtigungstermin in Ihr Ausgeh-Outfit gehüllt? Wenn ja, wäre das schlecht, denn eigentlich müßten Sie sich nun unter das Auto legen, um eine Kontrolle des Unterbodens vorzunehmen: Die Bodenwanne rund um die vordere Wagenheberaufnahme, der Übergang vom Schweller zum Bodenblech, die Längsträger über der Hinterachse im Bereich der Stoßdämpferbefestigung und der Querträ-

ger unter dem Kühler sind neuralgische Punkte des Volvo 262 C. Hinterläßt Ihr Kandidat auch hier einen guten Eindruck, ist das schon die halbe Miete!

Wenden Sie sich nun der Heckpartie zu, und öffnen Sie die Kofferklappe, die bei Fahrzeugen der ersten Serie eine genaue Begutachtung verdient. Vor allem bei einem feuchten Kofferraum sollten Sie einen Blick hinter die Seitenverkleidungen und unter den Teppich werfen, um so Aufschluß über den Zustand der Radhäuser und des Kofferraumbodens zu erhalten. Bei Coupés der ersten Serie überprüfen Sie bitte von außen das Heckblech an der Stelle, wo die Gummabdeckung der Stoßstange anliegt.

Verhältnismäßig wenig Überraschungen bietet die Frontpartie. Die verschraubten

Der heutige Marktwert

An dieser Stelle erfahren Sie, wie die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Veröffentlichung unseres Artikels gehandelt werden. Die Zahlen stammen von Classic Data und befinden sich auf dem neuesten Stand der dort durchgeführten Computer-Recherchen. Eine Komplettübersicht aller gespeicherten Wertermittlungen von A bis Z gibt es für einen Scheck über DM 18,40 bei Classic Data GmbH, Behringhauser Str. 23, 44574 Castrop-Rauxel, Tel.: 023 05 / 290 11.

Die ermittelten Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, die in der Realität durchaus leicht abweichen können. Bei der Note 1 sind starke Streuungen nach oben möglich und zum Teil auch berechtigt.

Modell	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
Volvo 262 C Bertone	DM 25800	DM 18900	DM 13500	DM 8300	DM 3800

Note 1: Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu (oder besser). Sehr selten!

Note 2: Guter Zustand. Original oder fachgerecht restauriert. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile (Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt).

Note 3: Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

Note 4: Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile können fehlen oder defekt sein. Aber: immer noch relativ leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).

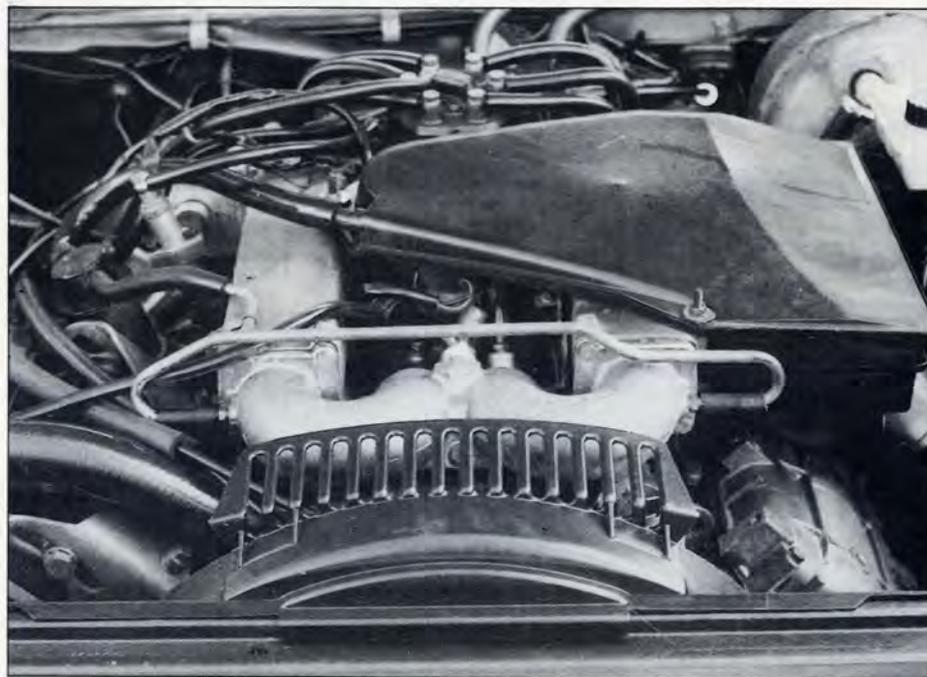
Note 5: Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder kompletterlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

Kotflügel unterliegen keinem überdurchschnittlichen Rostbefall und gammeln allenfalls vor der A-Säule, wo sich die meiste Feuchtigkeit sammeln kann, durch. Schlechter ist es um die Motorhaube bestellt, die an ihrer vorderen Kante ausgesprochen gerne fault. Im Motorraum gilt dem Batteriekasten sowie den beiden Scheinwerferträgern erhöhte Aufmerksamkeit. Der letzte gravierende Schwachpunkt betrifft den Frontscheibenrahmen, wobei auch hier wieder die 262er der ersten Serie unrühmlich hervortreten: Durch die Verwendung von Metallklammern zur Befestigung des Zierrahmens findet Väterchen Rost hier ideale Bedingungen vor.

Nachdem Sie das Blechkleid des Bertone-Volvos gründlich begutachtet haben, sollten Sie den Innenraum unter die Lupe nehmen — und sich dabei immer vor Augen halten, daß die meisten Innenausstattungsstücke nicht mehr lieferbar sind, also nachgefertigt werden müssen. Eine Lederausstattung kann so leicht ein paar Tausender kosten. Bringen Sie außerdem Ihre Nase zum Einsatz: Riecht es muffig oder faulig im Coupé des Coupés? Oder penetrant nach Cockpit-Spray? Letzteres muß nichts bedeuten, während ein fauliger Geruch immer auf schon lange nistende Feuchtigkeit schließen läßt.

Mechanik

Dem sogenannten Euro- oder PRV-Motor (benannt nach Peugeot, Renault und Volvo, die dieses Triebwerk gemeinsam entwickelten) geht ein schlechter Ruf voraus. Zu Unrecht, denn bei sachgemäßer Wartung erreicht der etwa auch im futuristischen DeLorean zum Zuge gekommene Treibsatz hohe Laufleistungen. Schwachpunkte dieses komplett aus Leichtmetall gefertigten V6-Aggregats sind die zwei oberliegenden Nocken- sowie die Kipphebelwellen, die zum Einlaufen neigen, ferner die Steuerketten (wegen der wenig widerstandsfähigen Kettenspanner). Scheuen Sie sich deshalb nicht, im Zweifelsfall die Ventildeckel abzunehmen. Neben dem Zustand der Nockenwellen verschaffen Sie sich dadurch gleichzeitig Klarheit über einen anderen wichtigen Punkt: Entdecken Sie Ablä-



Nocken- und Kipphebelwellen neigen zum Einlaufen. Ansonsten ist der Motor (hier eine 2,6-Liter-US-Version) bei ordentlicher Wartung besser als sein Ruf.

Klassiker



Werner Oswald
Alle BMW-Automobile seit 1928
Die vollständige Übersicht über alle Personenwagen von BMW: Geschichte jedes Modells, Serienfertigungen und Spezialausführungen, die technischen Daten. Vom Dixi bis zum BMW Z1, vom Barockengel bis zum Dreier-Cabriolet.
280 Seiten, 461 Abb., geb.
DM/sFr 68,- / öS 531,-
Bestell-Nr. 01573



Günter Engelen
Mercedes-Benz SL 280 - SL 600
Die Roadster-Historie und -Technik.
250 Seiten, 250 Abbildungen, geb.
DM/sFr 98,- / öS 765,-
Best.-Nr. 01547

Motorbuch Verlag

Der Verlag für Auto-Bücher

BESTELL-COUPON

Erhältlich überall im Buch- und Bahnhofsbuchhandel oder direkt von Motorbuch-Versand · Postfach 10 37 43 · 70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80-22 / ab 16.00 Uhr (07 11) 2 10 80-0
(vorbehaltlich Preisänderungen)

Versandkosten-Anteil: Inland DM 5,-
ab DM 150,- Bestellwert frei / europ. Ausland DM 12,- (nur Nachnahme)

Name _____
Straße _____
PLZ/Ort _____ 12343

Bitte liefern Sie mir:

- Ex. Alle BMW-Automobile
Best.-Nr. 01573 DM/sFr 68,- / öS 531,-
 Ex. Mercedes-Benz SL 280 - SL 600
Best.-Nr. 01547 DM/sFr 98,- / öS 765,-
 Kostenloses Verzeichnis »Auto-Bücher«

Technische Daten: Volvo 262 Bertone Coupé

Motor	Sechszylinderviertakt-V-Motor (90 Grad), wassergekühlt; V-förmig hängende Ventile, von je einer obenliegenden Nockenwelle getrieben; Alu-Zylinderkopf und -block; vierfach gelagerte Kurbelwelle; Benzineinspritzung; US-Version: geregelter Katalysator
Hubraum	2664 ccm, ab 1980: 2849 ccm
Bohrung x Hub	88 x 73 mm, ab 1980: 91 x 73 mm
PS bei U/min	140 bei 6000 (B27), 148 bei 5700 (B27), 155 bei 5500 (B28), US-Version: 127 bei 5500 (B27), 132 bei 5500 (B28)
mkg bei U/min	20,8 bei 3000 (B27), 22,2 bei 3000 (B27), 23,4 bei 3000 (B28), US-Version: 20,7 bei 2750 (B27), 21,2 bei 2750 (B28)
Getriebe	Automatik von Borg-Warner, Typ 55 (hydraulischer Wandler mit Dreigang-Planetengetriebe)
Karosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Vorderachse	Einzelradaufhängung an Trapez-Dreiecksquerlenkern und McPherson-Federbeinen; Stabilisator
Hinterachse	Starrachse mit doppelten Längsschwingen und Schraubenfedern; Panhardstab; Stabilisator; Teleskopstoßdämpfer
Länge x Breite x Höhe	4880 (ab Modell 81: 4785) x 1710 x 1360 mm
Spitze	170 bis 180 km/h
Bauzeit	1977 bis 1981
Stückzahl	6622



Die Erscheinung der US-Version wurde durch die vier Scheinwerfer erheblich verändert. 75 Prozent aller Exemplare gingen nach Übersee, wo man heute recht preiswert fündig werden kann.

gerungen („Schwarzschlamm“, hervorgehoben unter anderem durch minderwertiges Motoröl oder Verbrennungsrückstände), können Ihnen umfangreiche Reparaturen — etwa wegen zugesetzter Ölleitungen — ins Haus stehen. Hat die ansonsten zuverlässig arbeitende Benzineinspritzanlage dann auch noch einen Fehler, kann es sehr teuer werden.

Wenig Anlaß zu Kritik bietet das Automatikgetriebe vom Typ BW 55, das für eine Laufleistung von mindestens 180.000 km gut sein sollte. Geht es kaputt, müssen Sie mit rund 3500 Mark für ein AT-Teil rechnen, da eine Reparatur meist nicht lohnt. Verschleiß am Fahrwerk macht sich durch schwammiges Fahrverhalten bemerkbar,

oft hervorgerufen durch die in Silentbuchsen gelagerten Querlenker. Bei Fahrzeugen mit hoher Kilometerzahl verdienen die Traggelenke und die Servolenkung Aufmerksamkeit. Häufigster Defekt der Lenkung ist das einseitige Ziehen des Autos (in Richtung Straßengraben oder entgegenkommenden Verkehr), was nicht nur beim Fahrer zu erhöhtem Pulsschlag führen kann.

Teile und Preise

Hier bei uns war der Volvo 262 C stets ein kostspieliges und exklusives Angebot — was seiner Verbreitung natürlich enge Grenzen setzte. Anders sieht es jenseits des großen Teichs aus, wo man heute ein passa-

bles Bertone-Coupé mit wenig Rost schon für verhältnismäßig kleines Geld — ab rund 2000 Dollar — bekommt. Aber Achtung: Bei insgesamt nur gut 6000 gebauten Fahrzeugen stehen die pompösen Volvo-Zweitürer auch dort nicht an jeder Ecke. Die meisten Interessenten werden deshalb hier kaufen, wo Preise von 8000 (für ein Auto mit TÜV) bis 22.000 Mark (für ein Sahnestück) die Regel sind. Freilich sollte jeder potentielle Käufer wissen, daß diese seltenen Vögel anspruchsvoll und teuer im Unterhalt sind: Relativ viel PS, ein Hubraum von knapp 3 Litern und ein ordentlicher Benzinverbrauch fordern ihren Tribut.

Dafür ist erfreulich, daß mechanisch alle und karosseriemäßig die meisten Teile mit denen der 240/260-Serie übereinstimmen. Dies bedeutet, daß Sie bei der Beschaffung von Ersatz kaum auf Probleme stoßen werden (wenngleich das Preisniveau durchaus

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Volvo Club e.V. Deutschland

Notger Hilbrenner, Essenberger Straße 149
47443 Moers
Tel.: 02841/51566

Volvo Club Österreich

Hannes G. Unterberger, Castlegasse 1
A-1210 Wien
Tel.: 0043/222/252305

* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint immer am Jahresende.

hoch sein kann; allein Motorteile sind, gegenüber einem Volvo mit Vierzylinder-Triebwerk, unverhältnismäßig teuer). Aber es gibt ein paar Ausnahmen von der Regel: Beim Bertone-Coupé wurden einige Teile verbaut, die ausschließlich hier zum Einsatz kamen. Dazu zählt die stark geneigte Frontscheibe samt dazugehörigem Rahmen, die Türen, sämtliche Fenster, viele Innenausstattungsstücke und die meisten 262-C-typischen Embleme.

Davon ist vieles noch zu haben: die Türen, ein Reparatursatz für den Frontscheibenrahmen wie die dazugehörigen Zierleisten, die Frontscheibe selbst (grüngetönt oder grün mit Blaukeil), beide Ausführungen des Kühlergrills, die Seitenwände, das Vinyl Dach und die Embleme. Lediglich der Zierrahmen der Heckscheibe, die Alu-Felgen (und zwar beide Ausführungen), die Sitzbezüge und die Seitenverkleidungen gibt es nicht mehr.

Bleibt als Fazit festzuhalten, daß der Volvo 262 C gerade heute als attraktives Angebot erscheint, denn er verspricht Exklusivität, gute Zuverlässigkeit und eine gesicherte Ersatzteilversorgung zu einem verhältnismäßig günstigen Einstandspreis. Wenn das nichts ist!

Dieter Günther/Peter Ludwig