



Schweden-König: Das 262 Coupé war einmal Skandinaviens edelste Automobil-Kreation

Der goldene Schnitt

► Fahrbericht **Volvo 262 Coupé**
Als herbe Schönheit mit gekapptem Dach und massivem Karosserie-Körper war das Bertone-Coupé umstritten. Seine wahren Qualitäten hielt es unter Verschuß: Keiner der Rivalen bot ein ähnlich stilvolles Interieur.

Das britische Fachblatt „Car“ goß das Drama in drei Sätze. Sie waren lakonisch wie das Objekt ihrer Betrachtung: „Pro: Gebaut wie ein Panzer. Contra: Sieht aus wie ein Panzer. Fazit: Fährt sich wie ein Panzer.“

Das Image der Marke Volvo markierte vor reichlich zwei Dekaden den Kältepol automobiler Leidenschaft. Die Intellektuellen-Viertel Amerikas glichen damals zwar Volvo-Plantagen, und auch in Deutschland war der Besitz der schwerblütigen Limousinen politisch korrekt wie ein SPD-Parteibuch und ein Studium der Sozialpädagogik. Für durchgefärbte Gegner war ein Volvo aber auch ähnlich humorlos.

In den Augen der Auto-Feinschmecker konkurrierten die Armaturenbretter jener Dekade mit der Tristesse sozialistischer Plattenbau-Fassaden, und die Sitze bedeckte ein Tweedstoff mit der feinen Struktur von Sackleinen. Wer vergaß, in einem Volvo den Gurt anzulegen, den erinnerte das entnervende Tickern einer Warnlampe an das fürsorgliche Heimatland seines Autos – jene Nation, deren Bürger ihren Wein in staatlich kontrollierten Apotheken kaufen müssen, mit Laufzetteln wie auf dem Amtsgericht.

Ein Volvo war der Waldorfschüler unter den Automobilen. Was muß es für ein Schock gewesen sein, wenn sich typische Volvo-Kunden jener Jahre zufällig in ein 262 Coupé verirrt: Die Fahrmaschine des Bildungsbürgertums hatte sich in einen Hort dekadenter Prachtentfaltung verwandelt.

Statt sprödem Kunststoff gab es Türverkleidungen mit breiten Wurzelholz-Leisten, statt des kratzigen Tweed spannte sich schwarzes Raffleder über die Sessel. Selbst die Haltegriffe über den Seitenfenstern hatte ein akkurater Sattler mit gegerbter Tierhaut überzogen und mit einem fein durchbrochenen Schmuckband verziert. Es gab eine Klimaanlage und elektrische Fensterheber, einen seidigen Sechszylinder-Motor und ein automatisches Getriebe. Jeder freie Zentimeter der wuchtigen Mittelkonsole war mit Zusatz-Tasten und -Schaltern belegt.

Nie zuvor hatte sich Volvo so weit in die Oberklasse gewagt. Noch heute ist sichtbar, wie stolz die Göteborger Autobauer auf ihr Spitzenmodell waren: Eine Chrom-Krone prangt an der C-Säule – bei den Prototypen waren es drei gewesen. Aber so weit mochten die Volvo-Gestalter bei aller Königstreue doch nicht gehen.

Daß die Aura des Bertone-Coupés ihre Strahlkraft nicht verloren hat, bestätigt Dirk Pütter,

der ein Volvo-Autohaus in Schwerte und ein goldfarbenes 262 Coupé des Baujahres 1980 besitzt. „Wenn er im Schauraum parkt, zieht er so viele Interessenten an wie der moderne C 70“, sagt der 33jährige Kfz-Meister.

Vom aktuellen Nachfolger des 262 trennt sich Pütter ganz gern, sein 18jähriges Coupé dagegen ist nicht verkäuflich: Den Automobilkäufermann und seinen 262 verbindet eine Restaurierung der verschärften Art. Dirk Pütter zeigt Fotos eines Coupés, von dessen Karosserie nur der leerraumte Fahrgastraum übrig war. An Heck und Vorderwagen blieben nur noch die Längsträger an ihrem Platz.

„Es war purer Wahnsinn“, seufzt der 33jährige und ist für einen kurzen Moment nur der jugendliche Fan, der sich in die seltsamen Linien des 262 verliebte. Als Volvo-Händler fügt er aber hinzu, daß die Rostaufbrüche durchaus verzeiherlich waren: Der Tacho hatte 450 000 Kilometer gezählt, als Pütter seinen 262 Bertone kaufte.

Da steht er, nach über zwei Restaurierungsjahren, und lockt mit dem Charme der zwei Seelen. Es ist seine Silhouette, die wie ein Attentat auf die klassischen Gesetze des Automobildesigns wirkt: So wenig Abstand zwischen einem flachen Dach und einem massigen Karosserie-Körper hatte es seit dem Opel Rekord Coupé der frühen sechziger Jahre nicht mehr gegeben.

Als das 262 Coupé im März 1977 auf dem Genfer Salon debütierte, stand der Sportwagenbauer Peter Monteverdi ganz vorne an, um seine ätzende Kritik loszuwerden: „Mir ist völlig unklar, wie man ein stilistisch derart verunglücktes Gebilde entwerfen kann.“ Subtilere Kritiker vermuteten, daß das feuchte Tonmodell des Autos aus Versehen auf das Dach gefallen



Fotos: Jooß

Als Auto der inneren Werte fand der 262 zu seinen Käufern: Nirgendwo gab es ein aufwendiger verarbeitetes Interieur

Das Armaturenbrett der Coupés kam aus den 264er Limousinen, ein Holzklenrad bot Volvo zu Beginn der achtziger Jahre als Zubehör an



Die Chrom-Kronen kitzelten den US-Käufergeschmack: 80 Prozent aller Coupés gingen einst über den Atlantik



Superselten, aber original: Die Rallye-Instrumente lieferte Volvo auf Wunsch für alle 240/260



sein könnte. Volvo unterstrich diesen Eindruck mit einem klassischen Zubehör-Feature der siebziger Jahre: Wie zum Trotz trugen die ersten 262-Modelle ein schwarz genarbttes Vinyl-dach zur einzigen Lackfar-

Bertone-Lackiererei: „Das kam auch Fiat zugute“, sagte Wilsgaard später. „Zuerst mochte man uns nicht.“

Ein ähnliches Schicksal widerfuhr dem Bertone-Coupé: Viele Volvo-Fans vergrätzte es mit seiner allzu sichtbaren Abstammung von der drögen 240/260-Serie. Die Liebhaber sehnten sich den graziolen Vorgänger zurück, der mit dem Modellcode P 1800 ES und dem Spitznamen „Schneewittchensarg“ ein Stück Sportwagen-Geschichte schrieb. Und trotzdem ließen sich die kantigen Neuzeit-Coupés in achtbaren Stückzahlen absetzen: 6622 Exemplare waren es bis zum Produktionsstopp im Sommer 1981.

be, die anfangs lieferbar war - Silbermetallic.

Sein strenger Chic blieb dem Spitzenmodell auch in jener zweiten Serie erhalten, aus der das goldfarbene Pütter-Coupé stammt. Bis zum heutigen Tag entzieht sich der Stil des 262 allen bürgerlichen Bewertungsnormen: Seine Eleganz wirkt verwirrend, Vergleiche mit Rivalen zerfasern in Vergeblichkeit. Er ist ein Auto wie eine hübsche, melancholische Frau mit hohen Wangenknochen, die wenig redet und nie lacht.

Die meisten von ihnen verbrachten ein sonnenverwöhntes Leben zwischen weißen Villen und kalifornischen Palmen, nur wenige wurden in Schweden verkauft. Die deutschen Exemplare - es waren etwa 200 - kettete ein Preis von fast 40 000 Mark in den Schauräumen fest. Nur wenige Kunden begriffen, daß der 262 Bertone seine Qualitäten im Inneren verbarg.

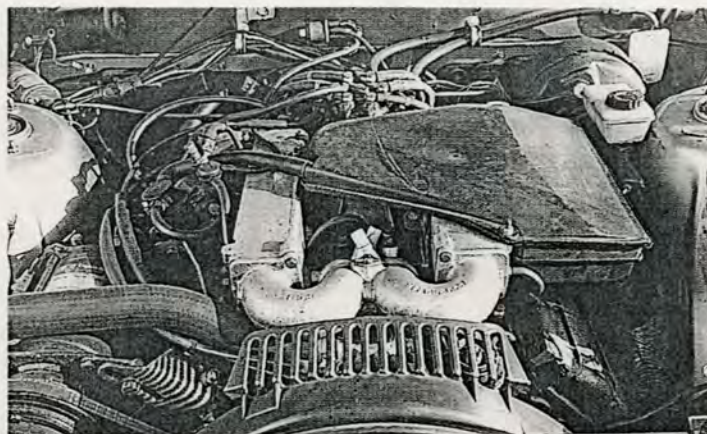
Selbst seinen eigenen Designer machte das Auto anfangs ratlos. „Ich war über das Aussehen erschrocken, als ich den ersten fertigen Prototypen sah“, gestand Volvo-Chefdesigner Jan Wilsgaard später dem amerikanischen Motorjournalisten Graham Robson. Wilsgaard hatte 1974 den Auftrag bekommen, einen Volvo 164 zum Coupé umzuarbeiten. Offenbar war dem Designer und studierten Bildhauer sein Job zu pikant: Er schickte das Basis-Auto mit ein paar Skizzen an den Turiner Prototypenbauer Sergio Coggiola. Der Feinblechner stellte den Kontakt zwischen Volvo und Bertone her, dessen Werk die Montage des Coupés übernahm. Volvo hatte keine Kleinserien-Kapazitäten, forderte vor Serienanlauf aber den kompletten Umbau der

Der Genuß beginnt, wenn die Diskussionen über das Design verstummt sind: mit dem Zuziehen der massiven Fahrertür. Das Detail-Finish und die Qualität der verarbeiteten Materialien nehmen es mit den edelsten Manufakturen jener Zeit auf. Gegen die lederne Prachtentfaltung eines Bertone-Volvo erscheint selbst ein gleich alter S-Klasse-Mercedes wie ein Linienbus.

Besonderes Wohlgefühl vermitteln ausgerechnet die hinteren Sitzplätze des Coupés. Durch das niedrige Dach und die kleinen Fen-



Dirk Pütter suchte und fand die chromgeränderten US-Scheinwerfer der 260-Serie



Der Euro-V6 harmoniert mit dem Cruising-Charakter des großen Coupés: Er liefert Drehmoment und Laufkultur, ist aber trinkfreudig

Daten und Fakten: Volvo 262 Bertone Coupé

Motor: Sechszylinder-Viertakt-V-Motor, Zylinderwinkel 90°, vorn längs eingebaut, zwei obenliegende Nockenwellen, Antrieb über Ketten, hängende Ventile, Bohrung × Hub 88 × 73 mm, ab 1980: 91 × 73 mm, Hubraum 2664 cm³, ab 1980: 2849 cm³, Verdichtung 8,7:1, Leistung 140 PS bei 6000/min (bis 1978), 148 PS bei 5700/min (bis 1980), 155 PS bei

5500/min (bis 1981), max. Drehmoment (140 PS): 204 Nm bei 3000/min

Kraftübertragung: Antrieb auf die Hinterräder, Dreigang-Automatikgetriebe (Borg Warner, Typ 55) mit hydraulischem Drehmomentwandler, Übersetzungen: I. 2,45, II. 1,45, III. 1,00, R 2,21, Antrieb 3,54

Fahrwerk: vorn Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern

und McPherson-Federbeinen, Stabilisator, hinten Starrachse, Schraubenfedern, Panhardstab, vier Scheibenbremsen, Reifen 185/70 HR 14

Fahrleistungen: 0–100 km/h in 13,1 s, Höchstgeschwindigkeit 173 km/h (140 PS)

Verbrauch: 18,6 Liter/100 km (auto motor und sport-Testwert, 264 GL mit 140 PS)

Stückzahl: 6622



Von hinten wirkt die Flachdach-Bauweise des 262 am gelungensten. Fast erinnert er an einen großen Benz



Gold-Fieber: Zwei Jahre dauerte die Restaurierung des Foto-Coupés. Tachostand: über 450 000 Kilometer

Historie: Volvo-Coupés

1960 wird das **das erste Volvo-Coupé** auf dem Brüsseler Salon präsentiert, im Jahr darauf läuft die Produktion des **P 1800** an (siehe Motor Klassik 9/97). Als Kombi-Coupé wird er zum **P 1800 ES**, der speziell in Amerika zahlreiche Fans findet. 1973 endet die Produktion. Das **262 Bertone-Coupé** erscheint 1977. Es gibt drei Bauserien, erkennbar an den Serienfarben Silber (erste Serie, 1977–78), Gold (zweite Serie, 1978–80) beziehungsweise Gold, Hellblau und Schwarz (dritte Serie, 1980–81). **Mitte 1981** wird das letzte 262 Coupé ausgeliefert. Erst im März 1985 erscheint der Nachfolger **780**, der von Bertone gestaltet und montiert wird. Mit dem **C 70** bricht 1997 die Neuzeit an: Er ist als Coupé und Cabriolet lieferbar, mit ihm endet die Volvo-Ära des Hackbeil-Designs. Seine weichen, fließenden Formen entstehen in der schwedischen Volvo-Designabteilung.



Mit dem C 70 endet die Kleinserien-Ära der Volvo-Coupés



Der 780 wurde in Deutschland nicht offiziell angeboten

ster wirkt der Volvo-Fond intim und ein wenig schummrig wie ein Séparée, während sich der Faltenwurf des Leders und die Holztafelung um die Gediegenheit eines Gutsherrenzimmers bemühen. Mit Phantasie verwandelt sich das Murmeln des V6 dann in das dezente Zischeln und Prasseln eines Kaminfeuers.

Eigentlich hätte es zu Beginn der Siebziger ein Achtzylinder werden sollen, den Volvo gemeinsam mit Peugeot und Renault entwickelte. Aber als die Energiekrise kam, blieb nur der V8-typische Zylinderwinkel von 90 Grad.

Es ist ein Motor von gutem Durst und gepflegter Aussprache, und obwohl er bis heute in französischen Venturi-Sportwagen arbeitet, scheint er sich mit der Borg-Warner-Automatik des 262 glücklich zu fühlen. Die softe Schaltbox, das eckige Handling und die hintere Starachse verhindern, daß der Fahrer die mangelnde Seitenführung seiner Ledersessel bemerkt.

Das einstige Topmodell kann nicht aus seiner Haut: Er gehört noch zu den Volvo, die in ihrem Erbgut gefangen sind. Er ist nicht wirklich schön, er ist nicht richtig schnell. Und er wehrt sich gegen jeden Versuch, sich spontan in ihn zu verlieben. Was aber passiert, wenn es gefunkt hat, berichtet Dirk Pütter.

Der Besitzer einer Nachbar wurde in seinem Schauraum vorstellig und bot ihm 100 000 Mark für sein Coupé – cash. Für Pütter war Liebe nur ein Wort: „Nein.“

Christian Steiger



Die Innenausstattung mit Leder und Wurzelholz kann nicht – wie die Karosserieteile – aus Schweden, sondern wurde komplett bei Bertone gefertigt

Der Hubraum drückt die Preise



Kaufberatung: Volvo 262 Coupé



KAROSSERIE

Restaurierte 262 Coupés sind noch selten: Die meisten Exemplare befinden sich bestenfalls in unberührtem Zustand. Ihre Hohlräume waren nicht dauerhaft konserviert, daher sind die wenigsten Fahrzeuge heute ungeschweißt.

Die Besichtigung beginnt am Bug. Häufig sind die **Motorhauben** an der Vorderkante angegriffen, Rost nagt an den oberen Seiten der **Kotflügel** und an den **Stehblechen**. Im Motorraum können der **Batteriekasten** und die **Lampenträger** befallen sein.

Anfällig ist auch der **Frontscheibenrahmen**, die Korrosion verbirgt sich bei frühen Modellen **unter dem Vinyl Dach** – diese Reparatur wird aufwendig. Weitere Achillesfersen des Kleinserien-Volvo sind die **Türunterkanten**, die **Schweller** und **hinteren Radläufe**, die **Endspitzen**, die beiden **Reserveradmulden** und das **Heckabschlußblech** der **frühen Modelle**: Rost nistet unter der oberen Stoßstangen-Gummilippe. Wichtig ist ein Blick in den **Kofferraum**: Der **Deckel** gammelt an der Kante, der **Kofferraumboden** kann über der Hinterachse

und an den Seiten perforiert sein.

Ein Hebebühnen-Check dient zur Prüfung der **Wagenheberaufnahmen**, des **Bodenblechs in Schwellernähe**, der **Längsträger im Hinterachsbereich** und des **vorderen Querträgers**, der unter dem Kühler verläuft. Nicht minder wichtig ist eine Sichtung des **Interieurs**. Es sollte komplett und gut erhalten sein: Ersatzteile gibt es nicht mehr, Nachfertigungen gehen kräftig ins Geld.



TECHNIK

Der **Euro-V6-Motor** leidet öfter unter vorzeitigem Verschleiß der **Nocken- und Kipphebelwellen**, auch die **Steuerkettenspanner** sind nicht allzu haltbar. Dem **Automatikgetriebe** schreiben Volvo-Kenner eine Lebensdauer von gut 200 000 Kilometern zu. Meist steht dann auch die erste **Fahrwerksüberholung** an.



PREISE

Das H-Kennzeichen ist noch weit, was die Preise der 2,7 Li-

Preisentwicklung Volvo 262 Coupé (in Mark, guter Zustand) von 1977 bis 1981



Quelle: Classic Data

ter-Coupés im Keller hält: **Gute Exemplare** gibt es für deutlich weniger als **20 000 Mark**, **Zustand-Drei-Autos** kosten rund **10 000 Mark**, **Restaurierungsobjekte** sind schon ab **3000 Mark** im Angebot.



ERSATZTEILE

V6-Motoren und Getriebe sind problemlos zu beschaffen, auch alle **Verschleißteile** finden sich noch preiswert im Sortiment von Fachhändlern. Knapp und deutlich teurer: **spezielle Bertone-Teile** der Innenausstattung. Auch **Türen, Alufelgen** und die **Frontscheibe** stammen nicht – wie die meisten anderen Baugruppen – von den 240/260-Limousinen.



SPEZIALISTEN

Volvo Club Deutschland, Telefon 02841/51566;
Fa. Wagner & Günther, Telefon 040/7340027, Fax 7340020;
Fa. Buttke, Telefon 0203/580061, Fax 583770;
Fa. Verhaelen, Telefon 02832/80309, Fax 80811;
Fa. MCS, Telefon 06158/915366, Fax 915367.

Der Tip Die Suche in Deutschland und Schweden ist schwieriger als in den einstigen Haupt-Exportländern des Bertone-Coupés: In der Schweiz und in Amerika stehen die Chancen besser, noch unverpfuschte Entland-Autos zu finden. *cst*

Checkliste: Vorsicht vor perforiertem Schweden-Stahl

- | | | |
|-------------------------------|---|-----------------------------|
| ① Motorhaube | ⑬ Wagenheberaufnahmen | ⑰ Kipphebelwellen |
| ② Kotflügel und Stehbleche | ⑭ Übergang vom Bodenblech zu den Schwellern | ⑱ Kettenspanner |
| ③ Batteriekasten | ⑮ Längsträger | ⑳ Fahrwerk: Verschleißteile |
| ④ Bereich um die Scheinwerfer | ⑯ Querträger | |
| ⑤ Frontscheibenrahmen | ⑰ Innenausstattung | |
| ⑥ Türunterkanten | ⑱ Nockenwellen | |
| ⑦ Schweller | | |
| ⑧ Radläufe | | |
| ⑨ Endspitzen | | |
| ⑩ Heckabschlußblech | | |
| ⑪ Kofferraumdeckel | | |
| ⑫ Kofferraumboden | | |

