Im Rückspiegel: Volvo überraschte vor 40 Jahren mit einem Coupé

Der Volvo 262 C, der im März 1977 auf dem Genfer Automobilsalon debütierte, veränderte die Wahrnehmung der schwedischen Marke grundlegend. Das markant gezeichnete Coupé übertraf alle Erwartungen. Obwohl das Modell mit einem Verkaufspreis von rund 40 000 D-Mark damals mehr als doppelt so teuer war wie die Einstiegsversion der 200er-Baureihe, verkaufte es sich ausgezeichnet.

Im Herbst 1974 hatten die Schweden zunächst den Volvo 264 präsentiert, zwei Jahre später folgte der erste Kombi der Marke mit Sechszylinder: der Volvo 265. Doch das war erst der Anfang. Im März 1977 erblickte auf dem Genfer Automobilsalon eine Modellversion das Licht der Weltöffentlichkeit, die niemand erwartet hatte: ein zweitüriges Coupé mit stark geneigter Windschutzscheibe und einem um 60 Millimeter abgesenkten Dach. Die Karosserie war gegenüber den Schwestermodellen ansonsten nahezu unverändert, der besondere Charakter des 262 offenbarte sich im Innenraum mit Leder und Holzvertäfelungen. Die Sitze, Kopfstützen, Türverkleidungen und selbst die Haltegriffe über den Türen waren mit Leder bezogen.

Nach dem Produktionsende des liebevoll „Schneewittchensarg“ genannten Volvo 1800 ES im Jahr 1973 fehlte im Programm ein sportliches Topmodell. Der damalige Volvo-Chef Pehr G. Gyllenhammar wusste, dass ein solches Fahrzeug insbesondere auf dem größten Exportmarkt der Marke in den USA wichtig war. Anstelle eines klassischen Sportwagens schien die Zeit reif für ein luxuriöses Coupé.

Chefdesigner Jan Wilsgaard entwarf Skizzen, ein Tonmodell wurde jedoch niemals erstellt. Stattdessen nutzte Wilsgaard einen Volvo 164, um verschiedene Interieurs zu testen. Das Fahrzeug wurde zur Designschmiede des Italieners Sergio Coggiola nach Turin gebracht, die aus der viertürigen Karosserie einen Zweitürer mit niedrigerem Dach machte. Das Dach wurde zudem mit Vinyl verkleidet und die breite C-Säule mit drei Kronen, dem schwedischen Nationalsymbol, geschmückt – passend zum Codenamen des Prototypens, „Tre Kronor“. In der späteren Serienversion zierte nur noch eine einzelne, größere Krone das Fahrzeug, was jedoch einer der wenigen Unterschiede zwischen Prototyp und Serie blieb – neben der Tatsache, dass Ersterer auf dem Volvo 164 basierte.

Den Vortrieb des Volvo 262 C übernahm anfangs ein 2,7 Liter großer Sechszylinder mit 103 kW / 140 PS. Das gemeinsam mit Peugeot und Renault entwickelte Triebwerk kam bereits in den anderen Modellvarianten der 260er-Serie zum Einsatz. Dank Motorblock und Zylinderköpfen aus Aluminium wog es weniger als 150 Kilogramm. Die Fertigung erfolgte im französischen Douvrin.

Die Kleinstauflage eines Coupés passte nicht in das Volvo-Stammwerk in Göteborg. Deshalb fand die finale Montage bei Carozzeria Bertone statt, dem italienischen Traditionsunternehmen, das auch die langgestreckten Volvo-Limousinen 264 TE (Top Executive) baute. Die einzelnen Bauteile wurden nach Turin geschickt, wo die Karosserien modifiziert, lackiert und schließlich montiert wurden. Ein kleines Emblem am unteren Ende der A-Säule kündete vom Produzenten.

In den ersten Jahren war der Volvo 262 C ausschließlich in silberner Metallic-Lackierung mit schwarzem Vinyl-Dach erhältlich. Ab 1979 wurde zusätzlich eine Variante in Gold Metallic ohne Vinyl-Bezug angeboten. Im gleichen Jahr erhielten die Limousinen ein neues Heck mit einem weit heruntergezogenen Kofferraumdeckel und neuen Rückleuchten, die

bis in die Flanke reichten und somit von der Seite sichtbar waren. Zum Ende des Produktionszyklus bot Volvo die Modelle in schwarzer, hellblauer und silberner Metallic-Lackierung ohne Vinyl-Dach an. In den USA wurde der 262 C ab 1980 schlicht als Volvo Coupé verkauft. Das unabhängige Unternehmen Solaire fertigte im Auftrag von Volvo Cars North America außerdem eine Cabrio-Version. Es wurden aber gerade einmal fünf Fahrzeuge gebaut.

Der umfangreichste Modelljahreswechsel war zugleich der letzte: 1981 erhielt die 200er-Serie eine große Überarbeitung mit schlankeren Stoßfängern und neuen Scheinwerfern. Den B 27 E genannten Motor löste der B 28 E ab, der mit mehr Hubraum und 114 kW / 155 PS Leistung aufwartete. Als Außenfarbe stand eine Zweifarb-Lackierung aus Gold und Nougat zur Wahl.

Das ursprüngliche Ziel war eine Fertigung von 800 Einheiten pro Jahr, doch die Nachfrage überstieg die Erwartungen deutlich: Die Produktionszahlen lagen in allen vollen Verkaufsjahren doppelt so hoch. Trotzdem wurden von 1977 bis 1981 gerade einmal 6622 Fahrzeuge gebaut. Als die letzten Fahrzeuge 1981 vom Band liefen, waren sie somit längst Sammlerstücke. Mit dem Volvo 780 wurde 1985 der Nachfolger des 262 C präsentiert, der ebenfalls in Zusammenarbeit mit Bertone entstand – das Modell wurde jedoch komplett in Italien designt und produziert.

Der bei Coggiola gebaute Prototyp steht heute im Volvo-Museum in Göteborg. Pehr G. Gyllenhammar fuhr als Firmenwagen benefalls einen 262. Er war nicht nur rot lackiert, sondern auch der Innenraum war komplett in Rot gehalten. Anstelle des Sechszylinders arbeitete der Turbo-Vierzylinde B 21 ET unter der Motorhaube. Rahmen und Kühlergrill zierte mattes Schwarz – ein Vorbote des schwarzen Kühlergrills, der 1984 mit den GLT- und Turbo-Versionen vorgestellt wurde. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel

Volvo 262 C:(1977–1981).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo 262 C (1979).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo 262 C (1980).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo 262 C:(1977–1981).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo 262 C (1980).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo 262 C:(1977–1981).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo 262 C (1980).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo 262 C (1977).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo 262 C (1979).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo 262 C: Cabrio-Umbau von Solitaire (1981).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo 262 C:(1977–1981).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

Volvo 262 C:(1977–1981).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo