

Im Rückspiegel: Volvo 780 – schwedisch-italienische Exklusivität

Er ist ein rares Modell unter den großen Coupés der 1980er Jahre. Nur 8518 Volvo 780 wurden in Kooperation mit Carrozzeria Bertone für ausgewählte Märkte gebaut, was den bis dahin teuersten Volvo auch heute noch begehrenswerter machte. Neben äußerer, schlichter Eleganz, fuhr der Zweitürer als Besonderheiten mit dem ersten serienmäßigen Fahrersitz-Gurtstraffer und einem Sechs-Zylinder-Diesel unter der langen Motorhaube vor.

„Das Volvo 780 Coupé den luxuriösesten Volvo aller Zeiten zu nennen, wäre pure Untertreibung“, warb eine amerikanische Volvo Anzeigenkampagne für den Zweitürer, der im März 1985 auf dem Genfer Automobilsalon seine Weltpremiere feierte und vor allem in den USA verkauft werden sollte. Der italienische Stardesigner Nuccio Bertone entwickelte den 780 als exklusives Coupé auf der technischen Basis der Oberklasse-Limousine Volvo 760 und lieferte der schwedischen Premium-Marke so ein neues Spitzenmodell der Extraklasse. Mit diesem Coupé in kleiner Auflage schrieb Volvo eine besondere Tradition fort, die bereits 1961 mit dem legendären Sportcoupé Volvo P 1800 begonnen hatte und zuletzt im Jahr 1977 durch den ebenfalls in Kooperation mit Bertone realisierten, luxuriösen Volvo 262 C weitergeführt worden war. Letzterer wurde zwischen 1977 und 1981 bei Bertone gebaut. Es entstanden 6622 Einheiten. Während der Volvo 262 C allerdings nur über eine relativ geringfügig modifizierte Karosserie gegenüber der Limousine Volvo 264 verfügte, wurde der Volvo 780 von Bertone unter Mitwirkung des Volvo Chef-Designers Jan Wilsgaard völlig neu entworfen.

Dabei achteten die Formenkünstler darauf, dem kantig-markanten Stil der Limousine Volvo 760 zu folgen, die Karosserie des Volvo 780 aber dennoch komplett eigenständig zu designen. Ein elegantes Coupé noch höherer Klasse, lautete die anspruchsvolle Zielvorgabe, die erst im dritten Anlauf erreicht wurde. So sah der erste Designvorschlag lediglich eine zweitürige Version des Volvo 760 mit dynamischerem Dachverlauf vor. Die zweite Studie war ein reinrassiger Sportwagen, dagegen erwies sich der dritte als der ausgewogenste Entwurf des 4,80 Meter langen Coupés.

Während Volvo für Marketing und Vertrieb des neuen Topmodells verantwortlich war, übernahm Bertone die Entwicklung und Produktion. Dafür lieferte Volvo alle Antriebs- und Fahrwerkskomponenten nach Italien, wo die Endmontage erfolgte. Der 780 sollte kein Sportwagen, sondern ein luxuriöses Reisefahrzeug sein, so wie es vor allem die Amerikaner, Japaner und einige europäische Nationen, darunter Schweden, liebten. In Deutschland, dem Land schneller Autobahnen, wurde der Volvo 780 deshalb nicht angeboten. Statt eindrucksvoller Höchstgeschwindigkeit zeigte der Wagen eine besonders großzügige Serienausstattung. Zu den Besonderheiten zählten die elektrische Betätigung von Fenstern, Sitzen, Schiebedach und Außenspiegeln, außerdem Klimaautomatik, Audioanlage mit Equalizer, Reisecomputer und automatische Niveauregulierung. Das alles waren keine Extras, sondern Standard. Hinzu kamen noch Attribute der automobilen Nobelklasse, wie echte Edelholz-Applikationen an Armaturentafel und Türen sowie eine Lederausstattung. Das alles hatte natürlich seinen Preis. So war der von 1985 bis 1990 in nur 8518 Einheiten gebaute Volvo 780 gegenüber der Limousine Volvo 760 GLE um gut ein Viertel teurer. Was wiederum die Exklusivität des Zweitürers betonte, der in seinem letzten Verkaufsjahr auf den Typencode 780 verzichtete und schlicht Volvo Coupé genannt wurde.

Der Volvo 780 zählte zu den ersten Coupés mit ABS-Bremsanlage. Absolut neuartig war der pyrotechnisch arbeitende Gurtstraffer. Gab der Crashsensor ein entsprechendes Signal, hielt er den Körper des Passagiers durch Anziehen des Sicherheitsgurts in der optimalen Position.

Auf der Antriebsseite war es ein ebenso effizienter wie leistungsstarker Sechs-Zylinder-Selbstzünder, mit dem Volvo den Diesel mit Ladeluftkühler in Europa in luxuriösen Coupés gesellschaftsfähig machte. Aber natürlich gab es auch V6-Benziner und Turbo-Vierzylinder.

Alle technischen Aufwertungen erfuhr der Volvo 780 während seiner fünfjährigen Produktionszeit analog zum Volvo 760. So wurde 1988 die hintere Starrachse zugunsten einer modernen Mehrlenkerachse ersetzt. Für 1990 erhielt der Volvo 780 sogar noch eine Differenzialsperre. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Volvo 780 (1985 - 1990).



Volvo 780 (1985 - 1990).



Volvo 780 (1985 - 1990).



Volvo 780 (1985 - 1990).



Volvo 780 (1985 - 1990).



Volvo 780 (1985 - 1990).



Volvo 780 (1985 - 1990).
