

Pressemitteilungen

Mar 10, 2017 | ID: 206002

Ein Schwede aus Italien: Der Volvo 262C wird 40 Jahre alt

- **Rundes Jubiläum eines „Hinguckers“**
- **Zweitüriges Coupé mit abgesenktem Dach übertrifft alle Erwartungen**
- **Schwedisches Design, französische Motoren und italienische Fertigung**

Köln. Ein „Hingucker“ feiert 40. Geburtstag: Der Volvo 262C, der im März 1977 auf dem Genfer Automobilsalon debütierte, veränderte die Wahrnehmung der schwedischen Premium-Marke grundlegend. Das markant gezeichnete Coupé ließ niemanden unberührt und übertraf alle Erwartungen. Obwohl das Modell mit einem Verkaufspreis von rund 40.000 D-Mark mehr als doppelt so teuer war wie die Einstiegsversion der Volvo 200er Baureihe, verkaufte sich das neue Modell ausgezeichnet.

Im Herbst 1974 hatte der schwedische Premium-Hersteller 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 nahezu unverändert. Was den besonderen Charakter des Volvo 262C wirklich ausmachte, offenbarte der Innenraum: Leder und Holzvertäfelungen bildeten eine extravagante Kombination. 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 Produktportfolio ein sportliches Topmodell. Der damalige Volvo CEO 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.

Aus „Tre Kronor“ wurde elegantes Coupé

Volvo Chefdesigner Jan Wilsgaard entwarf Skizzen für ein solch prestigeträchtiges Fahrzeug, 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 262C 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 unter der Schirmherrschaft der Société Franco-Suédoise de Moteurs-PRV.

Produktion der Kleinstauflage im Ausland

Solch eine Kleinstauflage passte nicht in das Volvo Stammwerk im schwedischen Göteborg. Deshalb fand die finale Montage bei Carozzeria Bertone statt, dem italienischen Traditionsunternehmen, das auch die Volvo 264 TE Limousinen 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 262C 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 262C ab 1980 unter dem Namen Volvo Coupé verkauft.

Der umfangreichste Modelljahreswechsel war zugleich der letzte: 1981 erhielt die Volvo 200er Serie eine große Überarbeitung mit schlankeren Stoßfängern und neuen Scheinwerfern. Den B27E genannten Motor löste der B28E ab, der mit mehr Hubraum und 114 kW (155 PS) Leistung aufwartete. Als Außenfarbe stand eine Zweifarblackierung aus Gold und Nougat zur Wahl.

Nachfrage übertraf Erwartungen

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 6.622 Fahrzeuge gebaut. Als die letzten Fahrzeuge 1981 vom Band liefen, waren sie somit längst Sammlerstücke. Mit dem Volvo 780 wurde 1985 der Nachfolger des erfolgreichen Volvo 262C präsentiert, der ebenfalls in Zusammenarbeit mit Bertone entstand – das Modell wurde jedoch komplett in Italien designet und produziert.

Fünf kaum bekannte Fakten über den Volvo 262C

1. Der Volvo 262C war nicht der erste Zweitürer aus der 260er Baureihe. 1976/77 wurden exakt 3.329 Einheiten des Volvo 262 GL exklusiv für den nordamerikanischen Markt gefertigt. Wie der Volvo 242 hatten sie serienmäßig nur zwei Türen, verfügten aber über einen V6-Motor und die markante Frontpartie der 260er Baureihe.
2. Der Volvo 262C ist der einzige Volvo, der ab Werk mit einem Vinyl-Bezug über dem Stahldach ausgeliefert wurde.
3. Der bei Coggiola gebaute Prototyp steht heute im Volvo Museum in Göteborg.
4. Das unabhängige Unternehmen Solaire fertigte im Auftrag von Volvo Cars North America eine Cabrio-Version des Volvo 262C. Es wurden aber gerade einmal fünf Fahrzeuge gebaut.
5. Der Volvo CEO Pehr G. Gyllenhammar fuhr eine besondere Version des Volvo 262C als Firmenwagen. Sie war nicht nur rot lackiert, auch der Innenraum war komplett in Rot gehalten – selbst die Kopfstützen. Anstelle des üblichen Sechszylinders arbeitete der B21ET Turbo-Vierzylinder unter der Motorhaube. Rahmen und Kühlergrill zierte mattes Schwarz – ein Vorbote des schwarzen Kühlergrills, der 1984 mit den GLT- und Turbo-Versionen vorgestellt wurde.

Keywords:

262, Press Releases, 1975, Product News

Descriptions and facts in this press material relate to Volvo Cars's international car range. Described features might be optional. Vehicle specifications may vary from one country to another and may be altered without prior notification.

Kontakt

Michael Schweitzer

Communications

Volvo Car Germany GmbH

Telefon: +49 (0) 221 9393 108

Mobil: +49 (0) 173 5 820 206

michael.schweitzer@volvocars.com

Weitere Fotos



[Mehr Fotos >](#)

media.volvocars.com >

volvocars.com >

Copyright© 2025 Volvo Car Corporation (oder Tochterunternehmen bzw. Lizenzgeber).