

Volvo 780

Eleganter Italo-Schwede: Der Volvo 780 wurde nicht nur by Bertone designt, sondern auch in der Turiner Schneidermeisterei gefertigt



# Goldener Schnitt

Im zweiten Anlauf gelang dem **italienischen Meister-Schneider Bertone** die Verwandlung einer kantigen **Volvo-Limousine** zum eleganten **Coupé** dramatisch besser.

Von Enrico Falchetto

**V**ielleicht hatten viele im März 1985 den skurrilen Volvo 262 C schon vergessen, um nicht zu sagen verdrängt – das, was da auf dem Genfer Autosalon mit Bertone-Emblemen geschmückt am Schweden-Stand stand, half auf jeden Fall dabei. Des italienischen Schneidermeisters zweiter Umbau einer Schweden-Limo zum schicken Coupé wirkt auch heute noch zeitlos-elegant.

Ganz nebenbei war der 780 der teuerste Volvo aller Zeiten, das gilt inflationsbereinigt bis heute. So kostspielig wie das Schweden-Coupé war seinerzeit gerade einmal der ungleich sportlichere BMW 635 CSI, deutlich billiger bilanzierten die ähnlich luxuriösen Kollegen Maserati Biturbo Si und Jaguar XJ-S. Ein vergleichsweise nackter Mercedes 300 CE kostet umgerechnet gar 11.000 Euro weniger.

**Man bekam zweifellos** etwas geboten für sein Geld. So viel Serienausstattung wie der Top-Volvo schleppte damals kaum einer mit. Klima, Schiebedach, elektrische Sitze, Lederpolsterung, Edelholz-Dekor, Hi-Fi-Anlage, Sitzheizung, ABS, Tempomat, Niveauregulierung und mancherorts auch Airbag – eine Extra-Liste gab es sicherheitshalber gar nicht für den 780er. Der deutsche Volvo-Importeur etwa nahm das Spitzenmodell

überhaupt nicht ins offizielle Verkaufsprogramm. Was neben dem absurden Preis auch an der Tatsache lag, dass das große Reise-Coupé die magische 200 km/h-Schallmauer mit keinem seiner Triebwerke packte.

Als beliebtester Motor – auch weil die Hälfte der 780er über den großen Teich auswanderte – erwies sich der Euro-V6. Keine 150 Pferde mussten hier gegen fast eineinhalb Tonnen Fahrzeug antreten, nicht unwesentlich gezügelt von einer lethargischen Viergang-Automatik. Heute schätzen Fans die Robustheit der Maschine, ihre Bulligkeit und die gute Teileversorgung.



**Elektrisch verstellbare Vordersitze** waren anno dazumal ein elitäres Extra, heute sorgen müde Schalter bei Eignern für Ärger

Typisch kantiges Volvo-Cockpit, mit jeder Menge Edelholz & Leder aufgewertet. Als Interieur-Alternative zu beige gab es auch die gewohnungsbedürftigen Kombinationen grau-schwarz und blau-schwarz

Kein Karosserie-Teil teilt das Volvo-Coupé mit seiner viertürigen und einen Zentimeter höheren und kürzeren Bau-Basis namens 760



Aufgeladenen und mit Handschaltung gab es den 780er ebenfalls. Zum einen ab 1989 als Vierzylinder-Benziner mit bis zu 200 PS, zum anderen – und das von Beginn an – als Turbodiesel für spezielle Märkte wie etwa Italien. Die Basis des 2,4-Liter-Reihen-sechlers stammte übrigens von VW, mit 129 PS und 250 Nm galt der Schweden-Umbau damals als stärkster Serien-Selbstzünder.

Zum lässigen Lounge-Charakter des großen Coupés passt der V6 freilich am besten. Die komfortable Federung und die bequemen Sitze motivieren ohnehin mehr zum Cruisen denn zum Rassen. Und vernünftig gefahren, kommt der 2,8 Liter-Murl auch mit 13 Litern aus alle 100 Kilometer.

**Was fällt sonst noch auf** bei diesem Reisewagen, der doch schon ein Vierteljahrhundert auf dem Buckel hat? Zum Beispiel die angenehme, zielgenaue Lenkung. Oder die geringen Windgeräusche – das hätte man der kantigen Karosserie gar nicht zuge-  
traut. Aber auch das fürstliche Platzangebot für Fondpassagiere. Und natürlich der große Kofferraum.

Kommen wir zu den Stolpersteinen auf dem Weg zum Glück mit einem 780er. Die braune Pest ist immer ein Thema. Angeblich kontrollierten schwedische Aufpasser im Bertone-Werk Grugliasco bei Turin die Qualität der Produktion. Heute kann man ein Resümee dieser Überwachungs-Aktion ziehen: Der 780er ist nicht so korrosionsanfällig wie sein Vorgänger 262 C, aber nicht so rostresistent wie seine skandinavischen Brüder. Probefahrer sollten vor dem Kauf besonders den Bereich rund um alle Scheiben und ums Schiebedach bëugen.

Welche Tipps darf man Interessenten noch mitgeben? Der Griff zu Modellen nach 1988 lohnt, denn da wurde die hintere Starrachse in Pension geschickt und durch eine zeitgemäÙe Einzerradaufhängung ersetzt – inklusive breiterer Spur. Und wer einen 780er aus dem letzten Produktionsjahr erwischt, kommt in den



Genuss eines Sperrdifferenzials.

Im Alltag bewährt sich der Wagen dann als unkapriziöser, zuverlässiger Begleiter.

**StandesgemäÙer Einstieg** in den geräumigen Fond dank automatisch vorsurrender Memory-Sitze. Der Faltenwurf des Leders ist volle Absicht

Und als elegantes, neidfreies Stück Luxus. So nebenbei bewegt man mit dem 780er auch einen speziellen automobilen Zeitzeugen: Obwohl auf den ersten Blick klar als Volvo zu erkennen, erinnert er doch jedes Mal aufs Neue daran, dass die Schweden-Marke in den 80ern und 90ern nicht nur Panzerschränke gebaut hat. ◀

## Daten & Fakten

## Volvo 780 2,8 V6

**V6**, 12V, **2849 ccm**, **147 PS** (108 kW) bei 5100/min, **235 Nm** bei 3750/min, Viergang-Automatik, Hinterradantrieb; Scheibenbremsen v/h (v bel.), L/B/H **4790/1750/1400 mm**, Radstand **2770 mm**, Wendekreis **9,9 m**, Reifen **205/60 R 15**, Tank **80 l**, Kofferraum **485 l**, **4** Sitze, Leergewicht **1490 kg**, zul. Gesamtgewicht **1880 kg**, 0–100 km/h **11,2 sec**, Spitze **185 km/h**, Verbrauch (90/120/Stadt) **9,2/11,6/15,7 l ROZ 91–95**

- **Bauzeit:** 1985–1990
- **Stückzahl:** 8518 (alle Motorisierungen)
- **Neupreis:** ca. € 54.100,- (1989)
- **Marktwert 2011** (lt. Classic Car Tax, guter Zustand): ca. € 13.400,-
- **Drei zeitgenössische Konkurrenten:** Bitter SC, Maserati 228, Mercedes 300 CE



Foto: Werk

**Skurrierer Vorgänger:** Der Volvo 262 C wurde ebenfalls bei Bertone gebaut, die große Story zum wuchtigen Coupé erschien in Heft 10/2010

*„GroÙes Kino für die große Tour – viel spannender als mit dem unauffällig-eleganten Volvo Coupé lässt sich's kaum reisen.“*

Enrico Falchetto

