





Tomas Olsson äger en av Sveriges styst 250 svensksålda 262:or, kanske den finaste. Hans vagn har dessutom låga karossumret 0000038.

# VOLVO 264 MED LYXKEPS

**1** 977, året för Volvos 50-årsjubileum kunde börjat muntrare. Första delårsrapporten var – vad ska man säga – inte direkt lysande. Hollandsbyggda 343 men även 240-serien hemsöktes av en del svårlösta kvalitetsproblem. Och försäljningen rasade. Inte heller blev det något av förslaget till samgåendet mellan Volvo och Saab-Scania.

Än värre plåga var att gamla tråkningen Volvo – världens snabbaste traktor – åter nått folkmun. Baksidan av ett modellprogram med enbart familjevagnar.

**SÅ DET VAR** nog tur att Volvos vd Pehr G Gyllenhammar några år tidigare insett behovet av en verkligt lyxig tvådörrars coupé. Tanken var en vagn för de rika, likväl en drömbil för de fattiga.

Uppdraget att ta fram ett förslag gick till legendariske

**I rekordunge Volvochefen Pehr G Gyllenhammars södra 70-talsvärld, lastad med fina årgångar Dom Perignon och handskräddade Gucci-kostymer fattades något viktigt. En lyxtransportör för överklassen. Lösningen blev 262C. Bilspport Retro Cars berättar historien bakom och inspekterar Sveriges kanske bäst bevarade.**

AV FRANS JOHANSSON (TEXT), ROLAND BRINKBERG (FOTO)

Volvodesignern Jan Wilsgaard, verksam mellan 1950 och 1990 – och pappa till det mesta från Amazon och 140, till 850.

Bilen döptes till Tre Kronor – i grund och botten en 164, men den här gången tvådörrars, med vinylklädd coupétak.

Efter att första prototypen snidats ihop av italienska karosbyggaren Coggiola, gick det fort.

Volvoledningen gillade vad de såg och beslutade om produktion, med några reservationer. Taket ansågs för lågt, samt att den nya vagnen naturligtvis skulle byggas på 264.

Första officiella presentationen skedde sedan på Genève-salongen 1977. Nu hette inte längre Volvos lyxigaste Tre Kronor utan 262C – C som i coupé.

Till skillnad från Volvos ledning var inte pressen riktigt lika lyrisk över formgivningen. Det man hängde upp sig på var förstas taket. En del tyckte det var stilrent, snyggt och smäcker. Andra tyckte mest det såg ut som om en elefant hoppat upp och satt sig.

**NÅGOT SENARE**, efter provkörning, var nog ändå flertalet överens om vagnens utmärkta långfärdsegenskaper. En bil som gjord för resor till varma St. Tropez eller kalla österrikiska alperna. Eller för all del, bara en och annan statushöjande glidare i storstadsmiljö.

Trots lågt coupétak fanns det gott om plats för långa nordbor både fram och bak. Och ingen kunde säga att det snålats på lyxen. 262C hade det mesta redan från start. Skinn i massor, träinlägg i exklusiv masurbjörk, luftkonditionering, elhissar, ►

► servostyrning, elspeglar, elantenn och tonade rutor.

Att Volvo själva skulle bygga var uteslutet. Alla linjer var redan fulla i samtliga fabriker. Uppdraget gick istället till italienska karosseriskräddaren Bertone, som redan byggde specialaren – den förlängda och lyxiga 264 TE.

**VOLVO SKICKADE** ner byggsatser till Turin, där sedan skickliga italienska hantverkare modifierade karossen och slutmonterade. Något som fick priset att dra iväg ordentligt. Redan 1977, när 262C släpptes, kostade den på gatan 80.000 kronor. Mycket pengar. Jämför med en vanlig 244 GL som gick loss på 45.800. Ändå insåg Volvo att man kunde krama ur ytterligare. Till 1978, året där på, chockhöjde man nämligen med 24.000 kronor. Vilket gjorde att slutnotan hamnade på 105.000 kronor – bara tusenlappen under huvudkonkurrenten Mercedes 280 CE.

**LAGOM TILL** 1979 fick 264, och naturligtvis även 262, ordentligt uppdaterat chassi. Framvagnen var nu modifierad med kraftigare krängningshämmare, bättre stötdämpare och ändrad caster-vinkel. Något som sammantaget, med bättre krängningshämmare bak, förbättrade väghållningen avsevärt. Körkänslan blev betydligt sportigare.

I samma veva byttes baklamporna till modernare, säkrare doningar som gick runt hörnet. Samtidigt fick 262C frontspoiler och de nya 20-ekrade aluminiumfälgarna. Den nya bakluckan ska inte heller glömmas, som äntligen gick ner en bit. Något som underlättade lastning och lossning. Ett irritationsmoment som retat brukare sedan 140-tiden.

**I BÖRJAN KUNDE** 262C endast fås i silver med svart vinyltak, men från 1979 såldes 262C oftast i guldm metallic med taket i samma färg. Men den gick att specialbeställa i andra kulörer också – både svart och blå. Eller röd, som PG Gyllenhammars alltid ville ha sina vagnar.

Volvo kalkylerade med att sälja 800 vagnar om året. Men trots sällsynt fet prislapp blev det betydligt fler. Och när modellen lades ner sommaren 1982 hade

I början kunde man bara beställa 262C i silver med svart vinyltak. Byggsatser gjorde italienska Bertone, något som fick prislappen att landa på 80.000 kronor. Feta pengar då en 244 GL stannade på 45.800. Billigast från Volvo var 66 DL, 25.900 på gatan.




”Folk bytte inte olja i tid, det är sanningen. Med ny olja och



PRV-motorn var resultatet av ett samarbete mellan Peugeot, Renault och Volvo. På Volvospråk döptes den till B27, bjuder på 140 hästar vid 6.000 varv.





filter håller de hur länge som helst. ” 



Volvo top-of-the-line bjöd på svulstigt skinn, masurbjörk och massor av el.



För den som är intresserad av Volvo 262C rekommenderas Club 262C-780, klubben nås på [johan@slangflex.se](mailto:johan@slangflex.se)

Bertone byggt 6.662 vagnar. De flesta sålda i USA.

En av de 251 som ändå stannade i Sverige ägs idag av möbelhandlaren Tomas Olsson från krokarna kring Sävar, några mil nordöst om Umeå.

– Det här är min tredje och just denna måste vara rätt unik, förklarar han.

**ANLEDNINGEN TILL** det najsamma är inte bara det sällsynta prydliga skicket. Pudeln kärna, finessen, är att det handlar om en -77:a, första årsmodellen. Som gör den tämligen ovanlig. Att karosnumret dessutom är låga 0000038 är bara trevlig bonus.

– Många gick åt i början, på sin tid oerhört stölbegärliga säger Tomas.

Det tjuvarna främst la sina smutsiga tjuvfingrar på var den unika inredningen – stolarna och dörrsidorna i skinn, med flådiga inlägg i masurbjörk. Och så förstås den speciella ratten med Bertone-märket i ena hörnet. Att italienarna varit med på ett hörn gjorde Volvo gärna affär av.

– Du sitter bättre än i en vanlig 264, känns själv, berättar vår 262-guide och bjuder in.

Att det handlar om en 77:a ser expertisen direkt. De tar det på två detaljer – sidomarkeringsljusen och de små dörrlåsen. Även bakre stänklapparna var speciella, men på Tomas bil sitter fel gummi.

Än så länge har hans vagn gått blygsamma 11.800 mil och B27-motorn är förstås helt orörd.

Elaka rykten om V6:ans dålig kvalitet förklarar han som slarv.

– Folk bytte inte olja i tid, det är sanningen. Med ny olja och filter håller de hur länge som helst.

Vagnen lackades om för två år sedan. Mycket mer än så behövdes inte för att nå toppskick.

**HISTORIEN BAKOM** är en dröm – en sådan där bil alla entusiaster vill köpa. 262:an togs ut 1978 och kördes av förste ägaren till -86. När han sedan dog lämnade änkan in den till Volvo i Umeå. Där den gömdes undan i pannrummet i 16 år. I all hemlighet.

– 262-klubben kände ju till den förstås, de har utdrag från bilregistret på alla 262:or i landet och massor av folk har genom

åren ringt till Volvo i Umeå, men samma visa varje gång. Försäljarna sa nej, vi känner inte till någon 262C.

Men på 17:onde året i pannrummet var det dags för frisk luft.

– Enligt vad jag hört hade man lovat änkan att inte sälja förrän efter hennes bortgång – det höll dom, säger Tomas.

Att det blev just han som fick äran att ta över handlade mest om tur. Han var så att säga på rätt ställe vid rätt tillfälle.

– Råkade köra förbi utanför Volvos verkstad. Och där stod den, så jag ringde försäljningschefen direkt.

**TANKEN VAR** att de skulle göra i ordning den för att så småningom sälja vidare.

– Då hade jag bråttom må du tro, förklarar den annars så lugne norrlänningen, uppspelt av bara tanken.

Det enda som behövde göras efter 17 år var att byta olja och bränslefilter. Sedan var den redo för trafik igen.

Enligt Tomas finns det idag 227 stycken 262C i Sverige. Många med tanke på att det bara såldes 251 stycken. De sista åren har en hel hög hittat tillbaka från USA – det är sanningen.

Tomas Olssons är dock svensk-såld och en av landets 15 med lilla dörrlåsen.

Kanske den finaste. ■

## Retrofakta

**Bil:** Volvo 262C -77  
**Ägare:** Tomas Olsson, Sävar  
**Motor:** Volvo B27E, 6-cyl i vinkel, helaluminium, 90-graders vinkel mellan cylinderraderna, 2.664 cc, mekanisk insprutning,  
**Effekt:** 140 hk/5.500 rpm  
**Max vridmoment:** 20,8 kpm/3.000 rpm  
**Växellåda/kraftöverföring:** 3-stegs automatisk växellåda  
**Bromsar:** Skivor runt om  
**Styrning:** Kuggstång  
**Prestanda:** 0-100 km/h: 12 s, toppfart: 175 km/h  
**Tjänstevikt:** 1.480 kg  
**Chassi:** McPherson framvagn, spiralfjädrar och krängningshämmare fram och bak, stel bakaxel,  
**Hjul:** 185/70 HR 14, aluminiumfälgar  
**Inredning:** Original läderklädsel  
**Lack:** Original silver