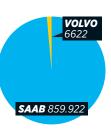


SAAB 900 TURBO 29.050 DM Nicht billig: Für den

Nicht billig: Für den Neupreis dieses Saab hätte man 1980 locker einen Mercedes 280 C oder 4,5 Käfer bekommen

KLARE VERHÄLTNISSE?

Zugegeben, dieser Vergleich hinkt, denn die Produktionszahlen des Saab betreffen die ganze 900-Baureihe (ohne Cabriolets). Wie viele Combi-Coupés mit Turbolader in Trollhättan gebaut wurden, lässt sich nicht eindeutig sagen



LEERGEWICHT IM VERGLEICH

SAAB 1230 kg VOLVO 1425 kg

LEISTUNG IM VERGLEICH

SAAB 145 PS VOLVO 148 PS

VOLVO 262 C BERTONE

43.232,59 DMVolvo, das Auto der Buch-

Volvo, das Auto der Buchhalter? Die Preisangabe auf den letzten Pfennig im autokatalog 1980 scheint dieses Vorurteil zu bestätigen





Könnten trotz ähnlicher Leistung von knapp 150 PS otor im Volvo, unterschiedlicher kaum sein: V6-Sa Reihenvierzylinder mit Turbolade

Ein Problem, zwei Lösungen: Während die Zwangsentlüftung des Innenraums beim technokratischen Saab gut sichtbar in den...



...Flanken sitzt, gaben sich die Volvo-Ingenieure Mühe, das notwendige Übel halbwegs dezent unter der Heckscheibe zu verstecken

as Rheinufer in Köln. Ein schöner Herbsttag, Saab-Besitzer Björn Marsen und Volvo-Eigner Wilfried Mehlmann genießen die Sonnenstrahlen und plaudern angeregt über ihre schwedischen Autos. Sie scheinen sich gut zu verstehen, was auch nicht anders zu erwarten war, denn Marsen besaß schon mal einen Volvo und Mehlmann bewegte Saab lange im Alltag. Von Vorurteilen gegenüber der anderen Marke oder Lagerbildung keine Spur. Schwedenstahl schweißt offensichtlich zusammen.

Während ich Fotograf Stephan Lindloff dabei assistiere, die sonnige Szenerie noch etwas strahlender zu machen, schnappe ich ein paar Gesprächsfetzen auf. In Anbetracht des hellgrünen Saab und des hellblauen Volvo geht es um typische Farben schwedischer Autos. Der richtige Zeitpunkt, um sich einzumischen, denke ich und lege das Blitzlicht zur Seite. Ob es in Schweden nicht sowieso nebensächlich sei, welche Farbe ein Auto

den ganzen Tag dunkel und man könne die Farbe kaum erkennen... Was habe ich da nur gesagt! Mahnend erhebt Wilfried Mehlmann den Zeigefinger: "Gemach, gemach, Sie haben es hier schließlich mit zwei Schwedenfreunden zu tun!" Björn Marsen grinst. "Nicht unbedingt. Obwohl ich ein schwedisches Auto fahre, bin ich kein Fan des Landes. Ich war natürlich schon mal da, aber die Begeisterung hat mich nicht gepackt." Winfried Mehlmann zieht ungläubig die Augenbrauen hoch. Ein Saab-Fahrer, der nicht schwedophil ist? Für ihn, der seit einem Vierteljahrhundert mehr als nur einen Volvo in der Garage hat, sind regelmäßige Urlaube jenseits der Ostsee eine Selbstverständlichkeit. Da sind sie endlich, die Widersprüche zwischen unseren beiden Duellanten!

Es ist also nicht zwangsläufig die Liebe zum nordischen Königreich, zu Elchsalami und Köttbullar, die Saab- und Volvo-Fahrer

desteilen sei es zumindest im Winter doch : Fahrer, der Schweinebraten den Spaghetti Bolognese vorzieht und bevorzugt Urlaub im Schwarzwald macht.

> "Eigentlich war es ein Zufall, der mich zum Saab 900 gebracht hat", erklärt Björn Marsen. "Ich war seit Jahren eingefleischter Mercedes-/8-Fahrer. Als ich den für ein paar Tage in die Werkstatt brachte, bot mir mein Schrauber als Ersatzauto einen Saab 900 Turbo an. Den hatte er gerade in Zahlung genommen, wobei noch nicht feststand, ob er ihn mit frischem TÜV weiterverkaufen oder ausschlachten würde." Eine Perle war dieser Wagen wohl nicht... "Was soll ich sagen - nach einer Woche habe ich das Auto gekauft."

Der Kölner Tontechniker war von Antritt und Fahrverhalten des aufgeladenen 900ers begeistert. Natürlich war Marsens erster Saab nicht das Exemplar auf diesen Seiten. Vielmehr ist der hellgrüne Wagen die unzweifelhafte Krönung seiner Saab-900-Leidenschaft, denn es handelt sich um ein unter habe, werfe ich frotzelnd ein. In vielen Lan- zu ebensolchen macht. Genau wie ein Alfa- Sammlern begehrtes Exemplar der ersten

Wie es weiterging...

Der Nachfolger des Saab 900 Turbo? Der

Saab 900 Turbo! Irgendwie schon, denn während Volvos 262 C schon 1981 nach nur vier Jahren wieder von der Bildfläche verschwand, entwickelte sich der Saab zum Dauerläufer. Erst nach dem Einstieg von GM wurde er 15-jährig in den Ruhestand verabschiedet. Rechts zu sehen ist das allerletzte Exemplar von 1993. Zu die diesem Zeitpunkt war selbst der Nachfolger des 262 C schon wieder Geschichte: Der 780 (unten) war das zweite gemeinsame Projekt von Volvo und

Bertone; mit dem Unterschied, dass die Carrozzeria Bertone den 780 nicht nur baute, sondern auch gezeichnet hatte. Technisch basierte er auf der 700er-Serie, es gab Motoren von 129 bis 200 PS. In erster Linie für den US-Markt gedacht, war der 780 in Europa nur in der Schweiz, Österreich, Spanien und Italien erhältlich. Zwischen 1985 und 1990 entstanden laut Werksangaben 8518 Stück.





gekühlt; je zwei im Kopf hängende Ventile pro Zylinder, von obenliegender, kettengetriebener Nockenwelle betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle; Bosch

K-Jetronic; Garrett-Turbolader

Bohrung x Hub 90 x 78 mm

Hubraum 1985 ccm PS bei U/min 145 bei 5000

Nm bei U/min 217 Nm bei 3500

Antrieb Einscheiben-Trockenkupplung; Viergang-

Schaltgetriebe; Vorderradantrieb

Aufbau Selbsttragende Ganzstahlkarosserie

L x B x H 4740 x 1690 x 1430 mm

Radstand 2515 mm

Leergewicht 1230 kg

Vorderachse Einzelradaufhängung an Trapez-Dreieckslenkern; Schraubenfeder über dem oberen Querlenker.

Teleskopstoßdämpfer

Hinterachse Starrachse mit Längslen-

kern und Panhardstab. Schraubenfedern und

Teleskopstoßdämpfern

Bremsen Servounterstütztes, hydraulisches Zweikreis-

Bremssystem mit Scheibenbremsen rundum; Handbremse auf die Vorderräder wirkend

Verbrauch Ø ca. 11,5 I/100 km

Vmax 195 km/h

Bauzeit 1979-1993

Stückzahl 859.922 (alle Saab 900

ohne Cabriolets)



TECHNISCHE DATEN

VOLVO 262 C (1977)

Bauart Sechszylinderviertakt-Vmotor (90 Grad); wassergekült; je zwei V-förmig im Kopf hängende Ventile. von je einer obenliegenden Nockenwelle betätigt; Alu-Zvlinderkopf und -block; vierfach gelagerte Kurbelwelle; Bosch K-Jetronic

Bohrung x Hub 88 x 71 mm,

ab 1980: 91 x 73 mm

ab 1980: 2849 ccm

Hubraum 2664 ccm.

PS bei U/min 148 bei 5700,

ab 1980 155 bei 5500

Nm bei U/min 218 Nm, ab 1980: 230 Nm

Antrieb Automatikgetriebe von

Borg-Warner, Hinter-

radantrieb

Aufbau Selbsttragende Ganzstahlkarosserie

LxBxH 4880 x 1710 x 1360

2610 mm Radstand

Leergewicht 1450 kg

Vorderachse Einzelradaufhängung an Trapez-Dreiecksquerlenkern und McPherson-Federbeinen; Stabilisator

Hinterachse Starrachse mit doppel-

ten Längsschwingen uns Schraubenfedern; Panhardstab; Stabilisator; Teleskopstoßdämpfer

Bremsen Servounterstütztes, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem mit Scheibenbremsen rundum

Verbrauch Ø 14,5 l/100 km

Vmax 179 km/h **Bauzeit** 1977 bis 1981

Stückzahl 6622





Dieser glänzende Türverriegler fand nur beim 262 C Verwendung. Entsprechend selten (und teuer!) ist heute passender Ersatz



Volvo steht für Sicherheit, seit in Göteborg Autos gebaut werden. Schon in den siebziger Jahren gab es gepolsterte Sicherheitslenkräder



Ganz anders beim Saab: Hier ist der Türpin ein unauffälliges Kunststoffteil, das millionenfach produziert wurde - ein Pfennigartikel



Aufprallsichere Lenkräder auch bei Saab -Brüder im Geiste. Oben rechts im Hintergrund schwach zu erkennen: die Ladedruckanzeige

Serie. "Der Wagen kommt aus Italien und ist 🗼 nen-Baureihen 240 (Vierzylinder) und 260 im unverbastelten Originalzustand."

Saab unternahm mit dem 900 im Jahr 1978 einen zaghaften Vorstoß in Richtung Oberklasse, zumindest in der Wahrnehmung der Leute. Das neue Modell war deutlich erwachsener als sein Vorgänger 99, obwohl er auf diesem basierte, und rangierte zumindest hierzulande auf Augenhöhe mit Mercedes. Die Turbo-Pioniere aus Trollhättan boten ihr neues Modell von Anfang an mit und ohne Aufladung an. Etwa 7000 Mark Preisunterschied machte der Turbo aus. Das klassische Coupé-Thema - also das des eleganten Zweitürers - interpretierten die Konstrukteure bei Saab völlig neu. Das Ergebnis nannten sie 1974 Combi-Coupé: ein Zweitürer mit Schrägheck und großer Heckklappe. Beim 99 schlug sich das ungewöhnliche Konzept durch ein CC sogar in der Typenbezeichnung nieder.

Auch eine gute Autostunde südlich am Volvo-Stammsitz in Göteborg machte man sich in den Siebzigern Gedanken über eine ungewöhnliche Coupé-Lösung. Die Ingenieure griffen dazu auf vorhandenes Material zurück, und das waren damals die Limousi- des 262 C das Bertone-Logo. Al-

(Sechszylinder). In der logischen Volvo-Nomenklatur verriet die letzte Ziffer der eigentlichen Modellbezeichnung die Zahl der Türen. Der 242 war dementsprechend ein Zweitürer und der 244 ein Viertürer. Das Topmodell mit Euro-V6 gab es ab 1974 zunächst nur als 264. 1977 erschien der 262 C. Der Suffix C war ein deutlicher Hinweis darauf, dass das neue Modell mehr war als eine zweitürige (und damit günstigere) Limousine. Der 262 C war ein echtes Coupé.

Dessen Formensprache ist mehr als ungewöhnlich: Die Dachlinie ist gut eine Hand

breit niedriger als die der Limousine, außerdem sind die Türen länger und die C-Säulen breiter. Ob Volvos Chefstilist Jan Wilsgaard wohl in Richtung Stuttgart geschielt hatte? Beim Mercedes W114 und dessen Nachfolger C123 hatten die Schwaben die Coupé-Frage ähnlich beantwortet.

Obwohl die hauseigene Designabteilung verantwortlich zeichnet, prangt auf den Flanken

lerdings distanzierte sich der italienische Karosseriebauer ganz klar vom Styling des Zweitürers. "Unsere Beteiligung an diesem Projekt beschränkt sich auf die Montage der Autos im Auftrag von Volvo", erklärte Pressemann Gian Beppe Panicco bereits in den späten Achtzigern. "Das Bertone-Logo besagt nur, dass wir den 262 C gebaut haben." Als der Auftrag für die Kleinserie an Bertone ging, hatte auch die Marketing-Abteilung von Volvo ein Wörtchen mitgeredet. Vor allem in den USA, dem Hauptabsatzmarkt, machten die Schweden mit dem Namen Bertone Werbung. Die Italiener waren damals

> vor allem für spektakuläre Supersportwagen bekannt, etwa Lamborghini Countach, Lancia Stratos oder Dino 308 GT4.

Die Königskrone ist das Logo eines Presswerks in Olofström, das die Blechteile des Volvo 262 C



Aus Bertones beschränkten Fertigungskapazitäten machten die Volvo-Werber indes eine Tugend. Sie wiesen auf die vielen enttäuschten Millionäre hin, die angesichts der geringen Stückzahlen keinen 262 C kaufen könnten. Volvo, das Auto der Millionäre? "Mit dem 262 C ziel-



AUTOMOBIL DUELL: SAAB 900 TURBO GEGEN VOLVO 262 C



Sicherheit geht vor: Die Sitze mit den integrierten Kopfstützen wurden beim 900 vom Vorgänger Saab 99 übernommen



ten die Schweden tatsächlich auf eine andere Kundschaft. Dementsprechend luxuriös ist er ausgestattet", erklärt Wilfried Mehlmann und deutet auf das opulente Lederinterieur, das es in dieser Form bei keinem anderen Modell aus Göteborg gab.

Der Schweißfachingenieur erinnert sich noch genau an den Tag im Jahr 2007, an dem er den Wagen kaufte: "Auf der Rückfahrt stieg ich nach einer Pause wieder ein etwas, was ich bei meinen Limousinen schon tausendfach gemacht hatte - und stieß mir prompt den Kopf. Ich sah das vertraute Cockpit, dachte instinktiv, alles sei wie immer und vergaß das niedrigere Dach."

Solche Probleme sind Björn Marsen fremd. Das Cockpit seines Saab ist ein Vorbild an Übersichtlichkeit und Rundumsicht. Dafür geht es deutlich nüchterner zu als im Volvo: Die Türverkleidungen sind aus Kunststoff und die Fenster werden per Hand und nicht elektrisch bewegt. "Saab richtete sich

Volks-Wagen", erklärt der Kölner. Das Combi-Coupé war kein Nischenmodell, sondern eine echte Alternative zur Limousine. Auch die Rücksitzbank ist, abgesehen von der Zugänglichkeit, genauso bequem. "Und der Kofferraum ist viel praktischer als bei der Limousine", ergänzt Marsen, öffnet ihn und setzt sich hinein. Wilfried Mehlmann lässt sich nicht zweimal bitten: Kofferraum auf und rein. "Das habe ich noch nie versucht". lacht der Mann aus Remscheid. "Aber es ist gar nicht so unbequem, wie ich gedacht habe. Nur den Deckel sollte man besser nicht schließen."

"Eins zu Null für Saab" ruft Björn Marsen aus seinem großzügigen Abteil, das gut und gerne geräumig genug ist, um darin zu übernachten. Abgesehen von Transportkapazitäten und Campingtauglichkeit fällt es den beiden Männern schwer, die Unterschiede ihrer beiden Schweden gegeneinander auszuspielen. Was den Fahreindruck betrifft, sind beide vorbelastet - der Ahaeben an eine viel breitere Käuferschicht und 🗄 Effekt bleibt dementsprechend aus. "Es ist war in Schweden beinahe so etwas wie ein i ein bisschen wie nach Hause kommen, sagt

Saab-Mann Marsen. Dabei könnten die Antriebskonzepte von Saab und Volvo trotz annähernd gleicher Leistung unterschiedlicher kaum sein: Reihenvierzylinder mit Turbolader und Frontantrieb beim Saab, saugender V6 und Hinterradantrieb beim Volvo. Der Kölner Stadtverkehr vereitelt den Kampf der Konzepte, der ohnehin ungleich wäre: Der Saab ist ein Schalter, beim Volvo war Automatik serienmäßig.

Trotzdem sind die Charakteristika ähnlich und beide Duellanten könnten sich vorstellen, sofort mit dem Auto des anderen auf Reisen zu gehen. "Aber was heißt hier eigentlich Duellanten?" fragt Winfried Mehlmann. "Die Frage sollte nicht Volvo gegen Saab lauten, sondern Volvo oder Saab?"

"Und die Antwort: beide", sagt Björn Marsen. Ein schönes Schlusswort.

TEXT Gregor Schulz FOTOS Stephan Lindloff g.schulz@oldtimer-markt.de







66 OLDTIMER MARKT 1/2015 **OLDTIMER MARKT** 1/2015 **67**