

---

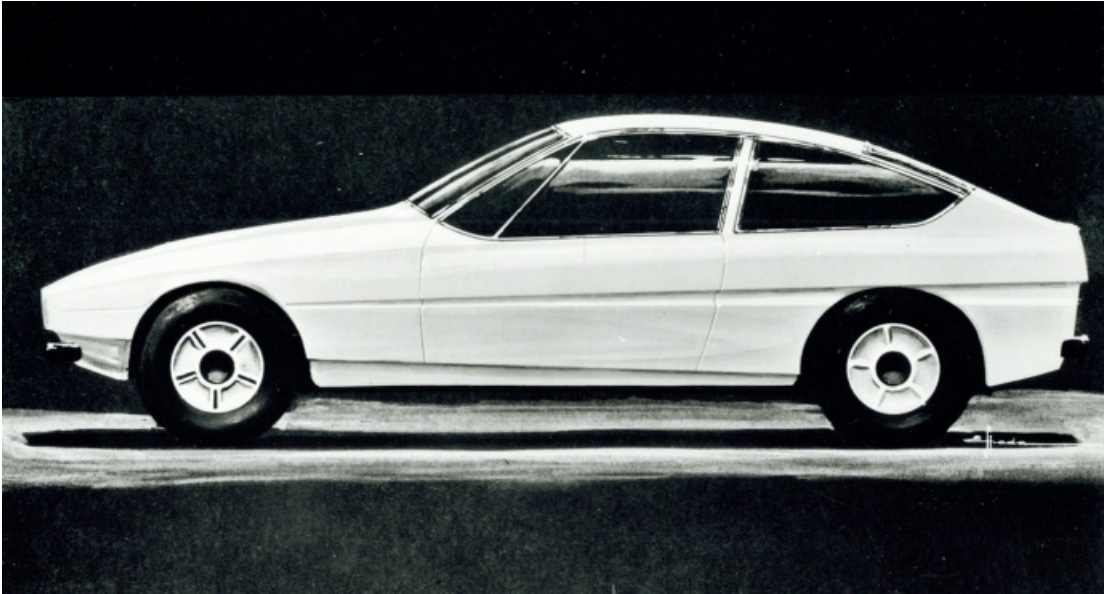
## Ein Schwede... made in Italy

12. Januar 2015 | Joe Breeze

*Es gab bereits so einige Modelle, die nach einer Schönheitskur bei Zagato das Prädikat GTZ erhielten. Man denke nur an den Aston Martin DB4 oder den (weniger gelungenen) Bentley Continental. Weniger bekannt ist, dass sich die italienischen Karosserieschneider auch an einem Volvo versucht haben.*

Zugegeben, schwedisch-italienische Koproduktionen besitzen Seltenheitswert. Aber wie man an der Verbindung von Regisseur Roberto Rossellini und Filmstar Ingrid Bergman und deren Tochter Isabella Rossellini sehen kann, ist das Resultat dann von besonderer Schönheit. Mitte der 1960er Jahre war die Firma Motauto Volvos italienischer Importeur. Die schwedische Marke war zwar nicht so attraktiv wie Lancia oder Alfa Romeo, dafür aber solide und zuverlässig. So kam man bei Motauto auf die Idee, für den Turiner Salon 1965 beim Karosseriebauer Fissore ein Coupé auf der Basis des P1800 zu bestellen. Volvo sollte damit eine Produktion schmackhaft gemacht werden. Doch die Schweden wollten nicht, waren sie doch mit den Verkäufen des Serienmodells durchaus zufrieden.

### **Eine zweite Chance**



Von der Entscheidung zwar enttäuscht, aber dennoch hartnäckig in der Sache, setzte Motauto auf Zeit, und als der P1800 in die Jahre kam, beauftragte man diesmal Zagato, einen möglichen Nachfolger auf Grundlage der Volvo 140er-Serie zu entwickeln. Dieser GTZ debütierte 1969 beim Messeauftritt Zagatos auf dem Turiner Salon. Genau gegenüber feierte übrigens auch der frappierend ähnliche Alfa Romeo Junior Z Premiere. Zagatos Volvo-Interpretation fand angeblich vom Fleck weg einen Käufer, aber die Manager in Göteborg ließen sich trotzdem nicht umstimmen. Dennoch, so wird berichtet, sollen sie damals eine Option für einen weiteren Vorschlag behalten haben.

### **Double Bubble, aber Triple-Frust**



Unverzagt trotz dieser mühevollen Politik der kleinen Schritte, bat Motauto Zagato erneut um kreativen Input - diesmal war die Basis der Volvo 164. Der daraus resultierende GTZ 3000 war kürzer,

breiter und tiefer als das ursprüngliche Serienmodell, außerdem hatte es 300 Kilogramm abgespeckt, nachdem es in Zagatos neuem Windkanal aerodynamischen Feinschliff erhalten hatte.

Frontscheinwerfer im Stil des Alfa Montreal wurden eingesetzt, während die Kühlerhaube, die in einen rechteckigen Kühlergrill mündete, sich an Volvos eigener Formensprache orientierte. Aber obwohl die Resonanz auf dem Genfer Automobilsalon 1970 sehr gut war, winkte Volvo schon wieder ab und Motauto gab endgültig die Mission auf.

Der ursprüngliche Volvo GTZ verschwand nach seinem Blitzkauf auf der Turiner Messe wie es scheint völlig von der Bühne, der Nachfolger wurde noch in den 2000er-Jahren in einer schwedischen Garage gesehen - allerdings in schlechtem Zustand. Beide hätten es nicht mehr mit der gereiften Schönheit von Isabella Rossellini nach ihrer Modelkarriere aufnehmen können. Aber als Teilnehmer an einem Concours d`Elegance wären die beiden GTZ heute noch sehr willkommen, und wenn auch nur auf Grund ihrer kuriosen Entstehungsgeschichte.

*Fotos: Zagato archives/Volvo archives*

---

<https://www.classicdriver.com/de/article/autos/ein-schwede-made-italy>

© Classic Driver. All rights reserved.