

Ondanks de oliecrisis een grotere motor

In 1971 zet Volvo een project voor de ontwikkeling van een volledig nieuw groot model stop. Om kosten te besparen, wordt in plaats daarvan gekozen voor vernieuwing en uitbreiding van de 140/160-serie die zich in de praktijk ruimschoots had bewezen en een grote populariteit bij het publiek genoot. Voor de opvolger van het topmodel van het gamma, de grote 164, werd gedacht aan de ontwikkeling van een V8-motor ter vervanging van diens zescilinder lijnmotor. Anders dan bij de 164, die ondanks de vraag vanuit de Amerikaanse markt uitsluitend als vierdeurs sedan leverbaar was, moest er van het nieuwe vlaggenschip ook een tweedeurs sedan of coupé en een stationwagon verschijnen.

Zweeds-Franse samenwerking

Volvo had niet de middelen om de ontwikkeling van een dergelijke motor alleen voor zijn rekening te nemen.

Daarom werd samenwerking gezocht met andere autofabrikanten, wat uiteindelijk leidde tot het opstarten van een gezamenlijk project met Peugeot/Citroën en Renault.

Maar door de oliecrisis van 1973 moesten de plannen voor een dorstige V8 op de helling en werden de ambities naar beneden bijgesteld. Besloten werd een compacte, relatief zuinige V6 te ontwikkelen. Daarmee hoopte men de Amerikaanse en Duitse concurrentie af te troeven. De reeds gereedgekomen prototypes van de V8-motor werden vernietigd en de technici van het ontwikkelingscentrum in Frankrijk gingen aan de slag met de ontwikkeling van een V6 die een plaatsje moest krijgen tussen de topmodellen van de vier bij het project betrokken merken.

CERTIFICAAT VAN ECHTHEID

Volvo 265

Dit certificaat van echtheid garandeert dat de door Editions Atlas gefabriceerde Volvo 265 een exacte kopie in de schaal 1:43 is van het oorspronkelijke model uit 1980.



Volvo 265



EDITIONS
ATLAS
Collections

Introductie van de 200-serie

In de herfst van 1974 presenteerde Volvo zijn nieuwe, op de oude 140-serie gebaseerde 200-serie. Conform de bij deze serie geïntroduceerde nomenclatuur kregen de viercilinderversies de typeaanduiding 244 voor de sedan en 245 voor de stationwagon. De topmodellen, die waren uitgerust met de nieuwe 'PRV' V6-motor (waarbij de afkorting PRV stond voor Peugeot-Renault-Volvo) werden als 264 en 265 voor respectievelijk de vierdeurs sedan en de stationwagon op de markt gebracht. Anders dan bij de 164, die om plaats te bieden aan de zescilinder lijnmotor een langere neus had gekregen dan het viercilindermodel, waren de nieuwe 264 en 265 exact even lang als de 244 en 245. Om zich daarvan toch uiterlijk te onderscheiden, hadden de luxueuzere 260-versies een wat verticaler front met een volledig verchromde grille.

Een uitgebreid modellenprogramma

Het uitgebreide motorenaanbod stelde Volvo in staat het modellenprogramma flink uit te breiden en zijn internationale klantenkring een grotere keuze te bieden. Om te beginnen werd er met de komst van de 265 Estate eindelijk gehoor gegeven aan de roep



Met de snelle, luxueuze 265 Estate positioneert Volvo de stationwagon als een premium model.

vanuit vooral de Amerikaanse markt om een stationwagon met een zwaardere motor. Naast de basismodellen (tweedeurs sedan, vierdeurs sedan en stationwagon in vier- en zescilinderversies), bleef ook de oude 164 met zijn zescilinder lijnmotor nog een jaar leverbaar. Daarnaast sloot Volvo een overeenkomst met de Italiaanse carrosseriebouwer Bertone voor de bouw van een luxecoupé met zescilindermotor, de 262C. Dit in 1976 gepresenteerde model was gebaseerd op de tweedeurs sedan 262, waarvan het dak een paar centimeter was verlaagd om de auto een wat sportiever voorkomen te geven. Critici vonden deze poging niet bepaald geslaagd en doopten de auto vanwege zijn weinig elegante, wigvormige profiel 'de tank'.



Het zeer comfortabele interieur van de 264/265-modellen.



In tegenstelling tot hun Europese 260-soortgenoten hebben de Amerikaanse versies dubbele ronde koplampen en grote oranje positielichten boven de richtingaanwijzers.

Staatslimousine



Met zijn verchromde grille was de 265 het topmodel van de 200-serie.

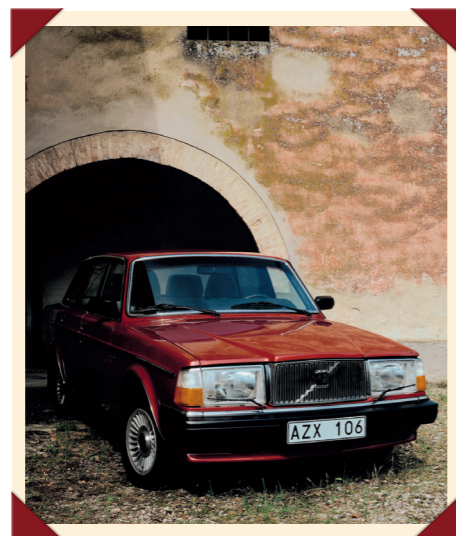
Zowel de 244/245 als 264/265 ondergingen in de loop der jaren de nodige aanpassingen en naar gelang de markt verschenen er allerlei modeluitvoeringen. In 1980 werden onder andere de bumpers en achterlichtunits gemoderniseerd. Daarnaast werd de cilinderinhoud van de PRV-motor vergroot tot 2,8 liter, waarbij de interne benaming van dit blok van B27 in B28 veranderde.

In samenwerking met Bertone werd er nog een nichemodel op basis van de 200-serie ontwikkeld, de 264 TE (Top Executive). Het ging hierbij om een verlengde versie op basis van de 262 sedan die door de Italianen van een middenstuk met twee extra portieren werd voorzien. Dit zespersoonsmodel was vooral bedoeld voor regeringsleiders, ambassadeurs en andere hoogwaardigheidsbekleders. Met name de DDR bestelde een groot aantal van deze staatslimousines uit het neutrale Zweden, omdat de partijleiders zich om begrijpelijke redenen niet wensten te verplaatsen in auto's van West-Duitse of Amerikaanse makelij.

De eerste premium stationwagen

De Volvo 265 kan worden beschouwd als de eerste luxe-stationwagen: met dit model introduceerde Volvo feitelijk het idee van de stationwagon als snelle, luxueuze gezinswagen. Tegenwoordig zijn de topmodellen van vrijwel alle premium merken ook als stationwagen verkrijgbaar, maar in de jaren 1970 en 1980 werd deze carrosserievariant in de eerste plaats gezien als bedrijfswagen of op z'n best een auto voor kleine middenstanders.

De Volvo 265 werd uiteindelijk vervangen door de in 1982 uitgebrachte 760. De 'premium stationwagon' is dan al zo synoniem met het merk geworden, dat Volvo het min of meer aan zijn stand verplicht is van elk nieuw model ook een Estate-versie uit te brengen. De coupé's uit Göteborg worden zelfs als 'kleine stationwagon' gepresenteerd zonder dat er een conventionele coupé-versie van wordt uitgebracht.



Aan het einde van hun carrière kregen de 264 en 265 een nieuw front.

Volvo 265 in detail



Het ruime interieur bood een voor een stationwagon destijds ongekennde luxe.

De 265 had dezelfde achterkant als de 245.

De V6 motor was ontwikkeld in samenwerking met Peugeot en Renault.

De verchromde grille gaf de 265 een voorname uitstraling.

De lichtmetalen velgen waren identiek aan die van de 264 sedan.

TECHNISCHE GEGEVENS

VOLVO 265 (1980)

Motor

Type	Zescilinder V-motor
Plaatsing	In lengterichting, voorin
Brandstof	Benzine
Cilinderinhoud	2849 cm ³
Boring x slag	91 x 73 mm
Compressie	9,5:1
Klepbediening	Dubbele bovenliggende nokkenas
Brandstofvoorziening	Injectie
Vermogen	158 pk (116 kW) bij 5700 t/min

Transmissie

Aandrijving	Op achterwielen
Versnellingsbak	Drietrapsautomaat; handgeschakelde vierversnellingsbak

Carrosserievarianten

Vijfdeurs stationwagon	265
Vierdeurs sedan	264
Tweedeurs sedan	262
Tweedeurs coupé	262C
Vierdeurs limousine	264 TE

Chassis

Stuurinrichting	Tandheugelsysteem
Voorwielophanging	MacPherson-veerpoten
Achterwielophanging	Starre as, schroefveren
Remmen voor	Geventileerde schijven
Remmen achter	Schijven
Banden voor	185 SR 14
Banden achter	185 SR 14

Afmetingen

Lengte	4791 mm
Breedte	1706 mm
Hoogte	1435 mm
Wielbasis	2639 mm
Spoorbreedte voor	1431 mm
Spoorbreedte achter	1355 mm
Gewicht	1292 kg
Inhoud brandstoftank	60 liter

Prestaties

Topsnelheid	175 km/h
Specifiek vermogen	55,5 pk/liter
0-100 km/h	g.g.
Productieaantal	35.061