

## Volvo's staatslimousine

Van oudsher biedt Volvo in het hoogste segment modellen aan in uitvoeringen met extra veel luxe en vermogen, exclusief voor de happy few. Eind jaren 1960 was de 164 de kroon op het gamma. De grote, op de 144 gebaseerde sedan was uitgerust met een zescilinder lijnmotor. De neus was speciaal daarvoor verlengd, en ook het front was opnieuw getekend in een meer barokke en voorname stijl, met een imposante verchromde grille en vier ronde koplampen als voornaamste blikvangers. In 1974 werd de 164 afgelost door het duo 264/265, waarbij ditmaal ook de stationwagen in een luxe-uitvoering werd aangeboden. Daarnaast had Volvo ambitieuze plannen voor allerlei speciale versies voor vermogende particulieren, mensen uit de top van het bedrijfsleven en hoge regeringsfunctionarissen.

### Hulp van buitenaf

Voor de ontwikkeling van deze spe-

ciale versies deed Volvo een beroep op de Italiaanse carrosseriebouwer Bertone. Het eerste resultaat van deze Italiaans-Zweedse samenwerking was een verlengde limousine met de typeaanduiding TE, wat stond voor Top Executive. Afgezien van zijn langere wielbasis onderscheidde de auto zich door de langere voorportieren – afkomstig van de nieuwe tweedeurs sedan 262 –, de verlengde achterportieren en een aangepast interieur dat op aanvraag kon worden uitgerust met een derde zitrij. Het eerste prototype was door Volvo zelf ontwikkeld en werd vervolgens vervolmaakt bij Bertone, dat tevens de productie van het model in kleine serie ter hand nam. Ook de ontwikkeling en de bouw van het tweede speciale model op basis van de 260-serie, de 262C, werd toevertrouwd aan Bertone. Hierbij ging het om een exclusieve coupé met een verlaagd dak, die was gebaseerd op de 262.

8 506 354

© MMXV Editions Atlas, Encyclopedie Iyer system. Not to be sold separately. Printed in EU. Photos © Nilsson Special Vehicles, Bert Jan Nijhuis. CS 507 354



# Volvo 264 TE Landaulet



EDITIONS  
**ATLAS**  
Collections

## Belangstelling uit de DDR ...

De TE werd al snel in bescheiden aantallen besteld voor regeringsleiders, staatshoofden en ambassades verspreid over de wereld. Ook de leiders van de toenmalige DDR zagen de ingetogen Volvo uit het neutrale Zweden als een welkom alternatief voor de limousines van Sovjet-makelij en de pruttelende Trabantjes en Wartburgs uit eigen land. De bij Bertone geproduceerde 245 Transfer, een verlengde stationwagon met derde zitrij viel in Oost-Berlijn eveneens in de smaak, net als de standaard 260-versies die in bescheiden aantallen werden geïmporteerd om het hogere partij kader van passend vervoer te voorzien.



Het interieur van de Landaulet doet in exclusiviteit niet onder voor dat van de meest luxueus uitgeruste TE.

In latere jaren werd het Oost-Duitse staatswagenpark aangevuld met de 760. Net als de laatste exemplaren van de 264 TE werd die overigens niet meer gebouwd door Bertone, maar door de Zweedse carrosseriebouwer Yngve Nilsson, die naam had gemaakt met de ombouw van grote aantallen Volvo-stationwagens tot ambulance en inmiddels was uitgegroeid tot Volvo's officiële carrosseriebouwer voor maatwerkmodellen.

### ... en andere communistische landen

Veel verder naar het oosten was er nog een communistisch land dat graag



De door de Oost-Duitse regering gebruikte limo staat nu in het Berlijnse museum 'The Story of Berlin'.

zaken wilde doen met Volvo: in 1974 liet de toenmalige leider van Noord-Korea, Kim Il Sung, duizend exemplaren van de Volvo 144 bestellen voor de hogere partijleiders. Bij gebrek aan deviezen zouden die auto's worden betaald in koper en zink. De Zweden accepteerden het voorstel in de hoop op vervolgorders, maar helaas, de Noord-Koreanen zijn tot op de dag van vandaag hun verplichtingen niet nagekomen. Nog altijd stuurt Zweden jaarlijks een herinneringsnota vermeerderd met rente naar de Noord-Koreaanse regering, die zich echter consequent Oost-Indisch doof houdt.



Een tweetal Volvo-limousines escorteert een ZIL in Oost-Berlijn.

## Parade-auto



De stang langs de rand van het vaste dak bood houvast bij het staand afnemen van parades.

Niet als de andere modellen van de 260-serie kreeg de 264 TE in 1981 een nieuw front en een nieuwe achterzijde. In dezelfde periode presenteerde carrosseriebouwer Nilsson een nog exclusievere versie van de 264, de 264 TE Landalet, die was bedoeld als parade-auto voor staatshoofden en andere hoogwaardigheidsbekleders. Het inzittendencompartiment was aan de achterzijde open, zodat de inzittenden zich door het volk konden laten toejuichen. Voor het geval de president of monarch in kwestie staande naar de menigte wilde wuiven, was er een speciale vasthoudstang aangebracht. Het voorste deel van de auto had een conventioneel stalen dak en net als bij een cabriolet kon het achterdeel bij slecht weer met een linnen kap worden gesloten.

### Een onduidelijk lot

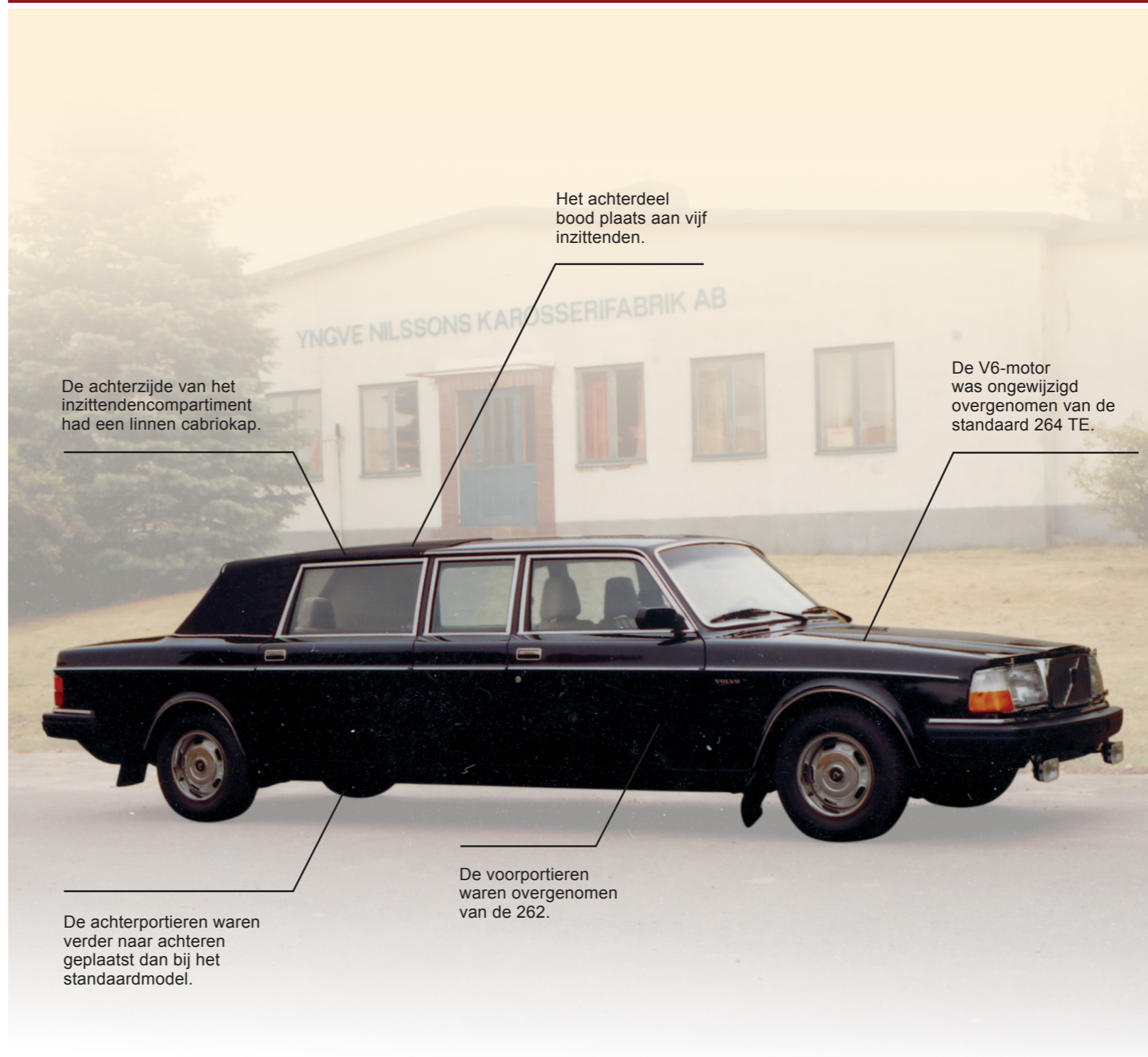
Over het exacte aantal gebouwde exemplaren van de Volvo 264 TE Landalet bestaat geen duidelijkheid. Zeker is dat er een is aangeschaft



Onder de gesloten kap genoten hooggeplaatste passagiers meer privacy.

door het Zweedse koningshuis en dat er een tweede naar Oost-Duitsland is gegaan. Volgens sommige bronnen zou er echter ook nog een derde exemplaar zijn gebouwd. De auto die aan de DDR werd geleverd, en onder de naam 'Honecker Landalet' bekend werd, staat tegenwoordig in het museum 'The Story of Berlin'. In een automuseum in Noord-Korea staat precies zo'n auto, maar de historie van die Landalet is vaag. Mogelijk is dit een gewone 264 TE die later is omgebouwd.

## Volvo 264 TE Landalet in detail



Het achterdeel bood plaats aan vijf inzittenden.

De achterzijde van het inzittendencompartiment had een linnen cabriokap.

De V6-motor was ongewijzigd overgenomen van de standaard 264 TE.

De voorportieren waren overgenomen van de 262.

De achterportieren waren verder naar achteren geplaatst dan bij het standaardmodel.

## TECHNISCHE GEGEVENS

### VOLVO 264 TE LANDAULET

#### Motor

Type	Zescilinder V-motor
Plaatsing	In lengterichting, voorin
Brandstof	Benzine
Cilinderinhoud	2664 cm <sup>3</sup>
Boring x slag	88 mm x 73 mm
Compressie	8,7:1
Klepbediening	Dubbele bovenliggende nokkenas
Brandstofvoorziening	Injectie
Vermogen	140 pk (103 kW) bij 6000 t/min

#### Transmissie

Aandrijving	Op achterwielen
Versnellingsbak	Drietrapsautomaat

#### Carrosserievarianten

Vierdeurs limousine

#### 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	5578 mm
Breedte	1710 mm
Hoogte	1440 mm
Wielbasis	3340 mm
Spoorbreedte voor	1430 mm
Spoorbreedte achter	1350 mm
Gewicht	1635 kg
Inhoud brandstoftank	60 liter

#### Prestaties

Topsnelheid	170 km/h
Specifiek vermogen	52,6 pk/liter
0-100 km/h	-
Productieaantal	2 of 3