

Historie

2000  
1990  
1974-1993  
1980  
1970  
1960  
1950  
1940  
1930  
1920  
1900  
1890



SVEDST  
VYTRVAL



LUXUSNÍ SEDAN VOLVO 264 GL  
ROČNÍKU 1977 S MOTOREM V6  
O OBJEMU 2,7 L



◀ ČTYŘDVEŘOVÝ SEDAN VOLVO  
244 V PROVEDENÍ Z POLOVINY  
SEDMDESÁTÝCH LET

▲ V SEZONĚ 1975 PŘIŠLO NA  
TRH KOMBI VOLVO 265 DL  
VYBAVENÉ MOTOREM V6

IKONAMI ZNAČKY VOLVO SE V SEDMDESÁTÝCH A OSMDESÁTÝCH LETECH STALY KLASICKY STAVĚNÉ VOZY ŘADY 240/260. VYRÁBĚLY SE PO DVĚ DESETILETÍ A JEJICH CELKOVÁ PRODUKCE PŘEKROČILA 2,86 MILIONU KUSŮ.

### Čtyři i šest válců

Automobily řady 240/260 debutovaly v srpnu 1974 a bezprostředně navazovaly na velmi úspěšné vozy předchozí generace s jedničkou na počátku typového označení vyráběné od roku 1966. Nové vozy se na první pohled odlišovaly lehce prodlouženou předí se šikmou maskou ve stylu bezpečnostního prototypu VESC (Volvo Experimental Safety Car) z roku 1972. Dostaly novou přední nápravu tvořenou příčnými trojúhelníkovými rameny a svislými vzpěrami McPherson s vinutými pružinami. Rozchod předních kol byl rozšířen na 1420 mm, samozřejmě byl příčný zkrutný stabilizátor. Ovládání vozu usnadňovalo nové hřebenové řízení.

Poháněná tuhá zadní náprava s rozchodem kol 1350 mm dostala zdokonalené vedení dvěma páry podélných ramen doplněnými příčnou panhardskou tyčí a zkrutným stabilizátorem. Pérování opět obstarávaly vinuté pružiny. Kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech měly dvoukruhové ovládání, dřívější patnáctipalcová kola byla nahrazena čtrnáctipalcovými.

Novinkou bylo i to, že modely řady 240/260 se čtyřválcovými a šestiválcovými motory měly společnou podvozkovou plošinu s jednotným rozvorem ▶

LCI



▲ DVOUDVEŘOVÉ VOLVO 262 GL  
S MOTOREM V6 PRO AMERICKÝ  
TRH (1975–77)



◀ SPORTOVNĚ LADĚNÝ  
DVOUDVEŘOVÝ MODEL  
VOLVO 242 GT  
S MOTOREM 2,1 L (1978)

► náprav 2640 mm. Zatímco šestiválcový model předchozí generace (typ 164) poháněl řadový šestiválec, který vyžadoval delší motorový prostor, tentokrát přišel ke slovu zbrusu nový motor V6 ze společné produkce Peugeot–Renault–Volvo (odtud jeho označení PRV) v severofrancouzském Douvrinu. Vidlicový šestiválec nepotřeboval více místa než čtyřválec, navíc díky stavbě z lehkých slitin méně zatěžoval přední nápravu.

Základ nové řady tvořily modely 242 a 244 se stupňovitou zádi (první dvoudveřový, druhý čtyřdveřový) a pětidveřové kombi 245. V nejlevnějších verzích měly pod kapotou čtyřválec OHV o objemu 1985 cm<sup>3</sup> a výkonu 82 k (60 kW), dražší provedení DL poháněl nový čtyřválec OHC, který z objemu 2127 cm<sup>3</sup> dával 97 k (71 kW).

Tudory 242 GL a sedány 244 GL byly vybaveny tímž čtyřválcem opatřeným vstřikováním paliva, díky němuž výkon vzrostl na 123 k (90,5 kW). Stejně jako u modelů DL mohl zákazník volit mezi plně synchronizovanou čtyřstupňovou manuální převodovkou, případně doplněnou rychloběhem, a třístupňovou automatikou Borg-Warner.

Sedan Volvo 244 GL byl dlouhý 4898 mm, široký 1707 mm a vysoký 1435 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost 1275 kg a celkovou

1780 kg. S motorem se vstřikováním benzínu dosahoval největší rychlosti přes 170 km/h, zatímco model s karburátorovým čtyřválcem 2,1 l jezdil přes 160 km/h.

Pětidveřové kombi Volvo 245 vysoké 1460 mm mělo užitečnou hmotnost přes 500 kg a už při základním pětimístném uspořádání nabízelo v zádi 1,2 m<sup>3</sup> prostoru pro zavazadla (měřeno po strop). Sklopením zadních sedadel vznikla ložná plocha dlouhá 1,88 m a objem nákladního prostoru vzrostl k hranici 2,0 m<sup>3</sup>.

Spotřeba čtyřválcových modelů se pohybovala v rozmezí 10 až 15 l benzínu na 100 km, palivová nádrž měla objem 60 l.

Špičku nové řady představovaly sedány Volvo 264 DL a 264 GL s přídi ozdobenou širokými obdélníkovými světlomety a hranatou maskou, u verze GL chromovanou. Pod kapotou měly již zmíněný motor V6 s rozvodem OHC, který z objemu 2664 cm<sup>3</sup> s pomocí vstřikování paliva dával rovných 140 k (103 kW). Na výběr byla čtyřstupňová a pětistupňová manuální převodovka a také třístupňový automat Borg-Warner. Podle provedení vážily šestiválcové modely 1375 až 1440 kg a na čtrnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 185/70 HR 14 dosahovaly rychlosti 180 až 185 km/h. V běžném



◀ PRODLOUŽENÁ  
LIMUZÍNA VOLVO  
264 TE ZHOTOVĚNA  
KAROSÁRNOU  
BERTONE (1979)



◀ SEDMIMÍSTNÝCH  
KOMBI VOLVO  
245 TRANSFER  
VZNIKLO JEN 280  
(1977–1981)

LUXUSNÍ KUPÉ VOLVO  
262 C ROČNÍKU 1979  
S KAROSERÍÍ BERTONE  
A MOTOREM V6 ▶



provozu spotřebovaly 12 až 16 l benzínu na 100 km, nádrž na 60 l tedy u nich nebyla nijak předimenzovaná.

Od podzimu 1975 se do sedanu 264 DL alternativně montoval motor V6 v karburátorové verzi o výkonu 125 k (92 kW) v kombinaci se čtyřstupňovou manuální, nebo třístupňovou automatickou převodovkou. Stejně poháněcí ústrojí převzala i nově šestiválcové kombi 265 DL, jež se od čtyřválcového sourozence 245 lišilo předí s obdélníkovými světlomety a hranatou maskou.

Výjimkou byly vozy určené pro americký trh, které kvůli tamějším předpisům dostávaly vedle hranaté masky dva páry kruhových světlometů. Týkalo se to i speciálně pro USA určeného dvoudveřového modelu 262 GL vyráběného od podzimu 1975 do jara 1977. Jeho motor V6 dával se vstříkváním paliva výkon 127 k (93,5 kW) a byl v drtivé většině případů spojen s automatickou převodovkou. Podle továrních záznamů bylo vyrobeno 3329 těchto tudorů.

### Speciality

V srpnu 1975 byl představen šestimístný model Volvo 264 TE (zkratka z Top Executive) se třemi řadami sedadel a stupňovitou

zádí, který ze souprav dílů dodávaných ze Švédska stavěla karosárna Bertone na turinském předměstí Grugliasco. Model 264 TE vybavený motorem V6 měl rozvor náprav prodloužený o 700 mm na 3340 mm a do délky měl i úctyhodných 5578 mm. Vážil 2150 kg a vznikl pouze na zakázku. Do roku 1981 jich zhotovili jen málo přes tři stovky.

Stejná podvozková plošina s rozvorem 3340 mm sloužila i téže době ve Švédsku ke stavbě prodloužených sedmimístných kombi Volvo 245 T alias Transfer. Těch vzniklo jen 280, přičemž řada z nich se uplatnila na venkově v roli školních autobusů. Podvozek s dlouhým rozvorem byl také základem prostorných sanitních automobilů, zejména vozidel rychlé lékařské pomoci s nástavbou vysokou 1,94 m. Poháněl je motor V6 a tomu odpovídala i předí převzatá z řady 260.

V březnu 1977 bylo na ženevském autosalonu představeno dvoudveřové kupé Volvo 262 C se střechou sníženou o 60 mm, ostřeji skloněným čelním oknem a mohutnými zadními sloupky kabiny v americkém stylu. Stavěla je karosárna Bertone a bylo především určeno pro zákazníky v USA. Zpočátku se standardně dodávalo ve ▶



▲ SPÍČKOVÝ SEDAN  
VOLVO 264 GLE ROČNÍKU  
1980 SE SPOILEREM  
A LITÝMI KOLY

▶ JEDEN Z PĚTI  
KABRIOLETŮ VOLVO  
262 C SOLAIRE  
PŘESTAVĚNÝCH  
V USA (1981)



▶ stříbrné metalíze s černým vinylovým potahem střechy, později se objevilo v dalších barevných kombinacích, např. s pontonem v čokoládové metalíze a béžovým potahem střechy. Pohon obstarával již zmíněný šestiválec, přičemž 90 % zákazníků k němu zvolilo automatickou převodovku.

Na podzim 1978 dostalo kupé – stejně jako tudory a sedany této řady – nově upravenou záď s většími skupinovými světly zabíhajícími do rohů karoserie a o 90 mm sníženým prahem zavazadlového prostoru krytého nově tvarovaným vikem. Zároveň se zbavilo vinylového potahu střechy a módní barvou se stala zlatá metaliza. Do léta 1981 bylo zhotoveno celkem 6622 kupé Volvo 262 C.

Americký dovozce automobilů Volvo chtěl v roce 1981 přilákat majetnou klientelu kabrioletem odvozeným z kupé 262 C. Přestavbu zadal kalifornské firmě Solaire, která zhotovila pět otevřených vozů. Z původně plánované padesátikusové série sešlo, mateřská automobilka projekt vetovala.

### Dlouhá kariéra

Od září 1976 se základním motorem modelů 242, 244 a 245 stal nový čtyřválec OHC o objemu 1986 cm<sup>3</sup> a výkonu 90 k (66 kW), dražší

provedení DL a GL nadále poháněl větší čtyřválec 2127 cm<sup>3</sup>, který v karburátorové verzi dával výkon 100 k (74 kW) a se vstříkováním paliva 123 k (90,5 kW).

Automobilka Volvo také v roce 1976 jako první začala část svých vozů – zejména na export do USA – vybavovat řízeným katalyzátorem a sondou lambda.

O nové úpravě zadní partie karoserie dvoudveřových a čtyřdveřových modelů, k níž došlo na podzim 1978, jsme se už zmínili. Připomeňme také, že do modelového roku 1979 vstoupily čtyřválcové modely řady 240 s obdélníkovými světlomety a nově upravenou maskou. Na sportovní notu hrál dvoudveřový model 242 GT ozdobený „rychlými“ pruhy na bočích, který si jako jediný zachoval dvojici kruhových světel. Debutoval se čtyřválcem 2127 cm<sup>3</sup> o výkonu 123 k (90,5 kW), od podzimu 1979 jej poháněl nový čtyřválec 2316 cm<sup>3</sup> se vstříkováním naladěný na 140 k (103 kW).

Na podzim 1979 vozy řady 240 poprvé dostaly vznětový motor, přesněji řadový šestiválec OHC o objemu 2383 cm<sup>3</sup> a výkonu 82 k (60 kW). Tento motor vyvinutý pro Volvo automobilkou Volkswagen byl prvním šestiválcovým dieselem na světě



KLASICKY STRIŽENÉ  
PĚTIDVEŘOVÉ KOMBÍ VOLVO 240  
ESTATE ROČNÍKU 1988

AŽ DO DUBNA 1993 SE VEDLE  
KOMBÍ ŘADY 240 VYRÁBĚLY  
I SEDÁNY VOLVO 240

sériově montovaným do osobních automobilů. Zákazník si k němu mohl pořídit pětistupňovou manuální převodovku, nebo třístupňovou automatiku, vozy dosahoval největší rychlosti přes 150 km/h.

Modelový rok 1981 přinesl přeplňovanou verzi zážehového čtyřválece 2127 cm<sup>3</sup>, která s pomocí turbodmychadla Garrett dávala výkon 155 k (114 kW) a spolu s pětistupňovou ručně řazenou převodovkou umožňovala sedanu 244 Turbo uhánět rychlostí přes 190 km/h a z 0 na 100 km/h sprintovat za 9 s.

V nové paletě motorů hrál prim čtyřválec 2316 cm<sup>3</sup> nabízený v modelech GL s karburátorem a výkonem 112 k (82 kW) a v modelech GLT se vstříkáním paliva a výkonem 136 k (100 kW). Levnější modely DL měly pod kapotou karburátorový čtyřválec 2127 cm<sup>3</sup> nalaďený na 106 k (78 kW).

Na některých trzích, např. v Itálii, automobilka nabízela poháněcí ústrojí přizpůsobené místním daňovým poměrům. Italští zákazníci si tak mohli pořídit sedány i kombi řady 240 s motorem 1986 cm<sup>3</sup>, který s karburátorem dával 97 k (71 kW) a se vstříkáním paliva 117 k (86 kW).

Počátkem února 1982 byl představen šestiválcový sedan nové generace Volvo 760, v červenci téhož roku opustily výrobní linku poslední sedány Volvo 264, které v závěru kariéry dostaly větší

motor V6 o objemu 2849 cm<sup>3</sup>. Šestiválcové kombi se v omezených počtech vyrábělo až do jara 1985, mimo jiné pro britský trh s volantem vpravo.

Od podzimu 1982 bylo sjednoceno označení všech karosářských verzí: tudory, sedány i kombi se čtyřválcovými motory nesly označení 240, přežívající šestiválcové kombi se z modelu 265 proměnily ve 260 Estate.

V květnu 1984 byla ukončena výroba dvoudveřových vozů řady 240, sedány a kombi Volvo 240 se však vyráběly ještě dalších devět let, až do dubna 1993. Prošli řadou kosmetických změn, po jistou dobu převzaly uspořádání předě, jež dříve používaly šestiválce, nakonec se ale vrátily k decentnější obdélníkové masce. Dlouhou kariéru končily se zážehovými čtyřváci 1986 a 2316 cm<sup>3</sup> a se vznětovým šestiválcem 2383 cm<sup>3</sup>.

Podle statistiky výrobce vzniklo v letech 1974 až 1993 přes 2,685 milionů vozů řady 240, z toho téměř 243 tisíc dvoudveřových tudorů, 1,483 milionu čtyřdveřových sedanů a 959 tisíc kombi. Šestiválcových modelů řady 260 bylo celkem vyrobeno přes 177 tisíc, z toho 132 tisíc v provedení sedan, 35 tisíc kombi a necelých deset tisíc s dvoudveřovou karoserií (tudor a kupé). ◀