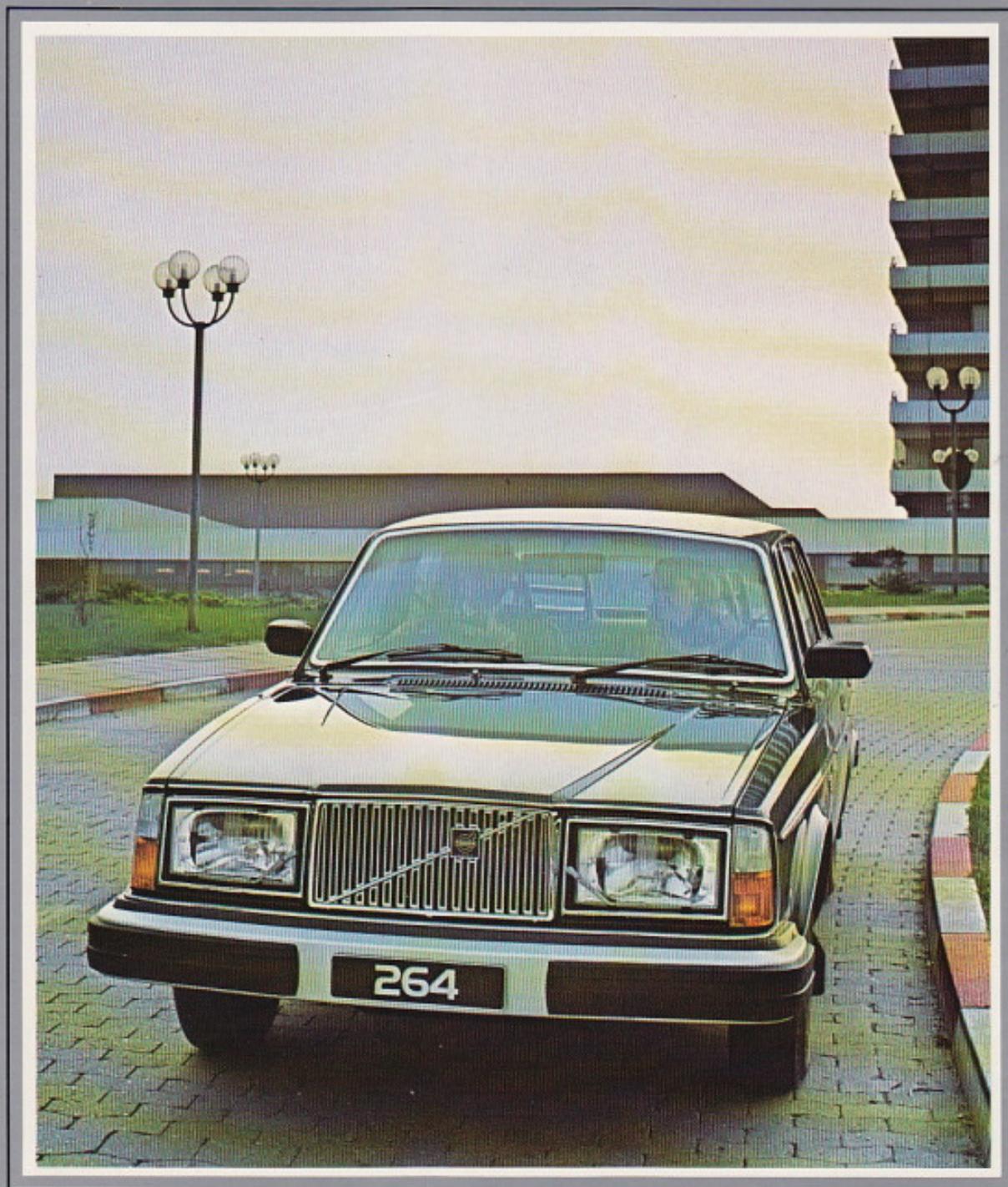


VOLVO

série

260









Pour satisfaire les conducteurs les plus exigeants.

Toutes les Volvo de la série 260 sont conçues pour les automobilistes qui recherchent ce qu'il y a de mieux.

Une présentation élégante liée à un intérieur confortable et de grande classe.

Un puissant moteur V6 à injection – 2,7 litres de cylindrée, accouplé à l'une des plus sûres et des plus robustes structures jamais construites pour rouler.

Et une foule de caractéristiques et d'accessoires intégrés à la voiture qui apportent tout ce que l'on est en droit d'attendre d'une automobile moderne.

75w. 264. 79277F.

Remarque :

Les modèles montrés de la page 6 à la page 25 peuvent ne pas correspondre exactement à ceux de notre programme de production. Pour plus de précisions, reportez-vous aux spécifications des pages 27 et 28. Sont présentés dans cette brochure un autoradio et un porte-skis verrouillable, accessoires Volvo d'origine ne faisant pas partie de l'équipement standard que l'on retrouve dans la brochure spéciale qui leur est réservée.

Volvo n'a jamais fait de compromis en matière de sécurité. Sur ce point, la Volvo série 260 n'est pas une exception. En fait, nous avons porté notre attention sur la manière de conduire de chaque usager afin d'élaborer une voiture dont le comportement est tel qu'elle pardonne toute erreur de conduite dans des circonstances où bien d'autres voitures n'auraient plus aucune marge de sécurité.

Voilà ce que nous appelons la sécurité dynamique ! Le conducteur peut



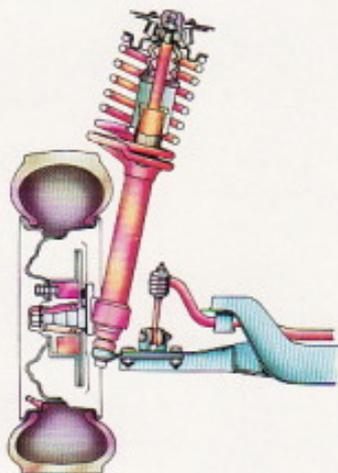
pratiquement maîtriser toutes les situations en ayant recours à un mode de conduite parfaitement normal. La sécurité dynamique repose sur une certaine technicité: tous les organes et composants se combinent harmonieusement entre eux.

La direction à crémaillère est plus précise et plus exacte que jamais. Une répartition de poids équilibrée assure une conduite sans surprises, même dans les pires conditions.

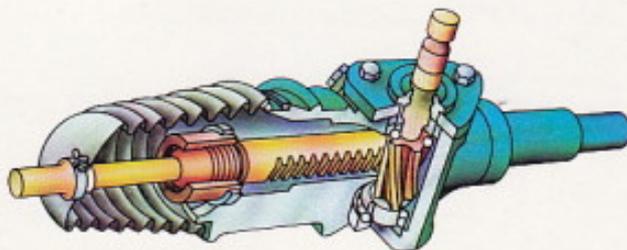


D'où provient le comportement de la Volvo?

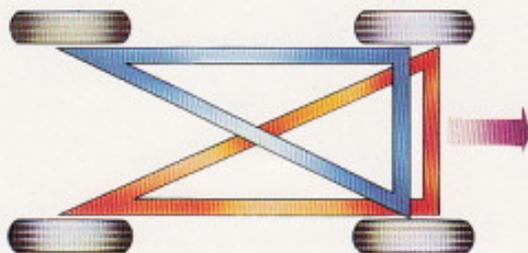
La Volvo de la série 260 a une suspension avant de type fusée à ressort qui assure un excellent comportement. De robustes barres anti-roulis avant et arrière combinées à des amortisseurs plus durs à l'avant et à gaz à l'arrière augmentent la stabilité et le confort.



La direction assistée à crémaillère est légère et précise. Son action est progressive. Le conducteur "sent" toujours sa voiture.



Le freinage est à disques aux quatre roues. Il y a un double circuit en triangle. Si l'un des circuits tombait en panne, les deux freins avant et un frein arrière continueraient de fonctionner assurant 80 % de la puissance de freinage et une stabilité directionnelle maximale. De plus, devant un tel imprévu, il n'est pas nécessaire d'appuyer plus que la normale grâce à un maître-cylindre bi-étagé. C'est un témoin lumineux spécial au tableau de bord qui alertera en premier lieu le conducteur.





Un accident est toujours possible – malgré les caractéristiques préventives afférentes au véhicule. Aussi est-il important de réduire les forces auxquelles conducteur et passagers sont soumis en cas de choc.

Volvo s'est taillé une réputation internationale pour ses caractéristiques de sécurité. En 1976, la Délégation à la Sécurité Routière sur les Autoroutes, aux Etats-Unis, a révélé que la Volvo 244 offrait à ses



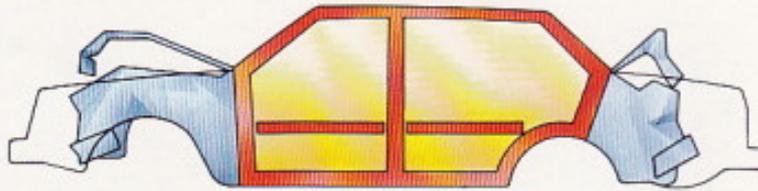
occupants la meilleure protection possible en cas de choc de toutes les voitures de sa catégorie (poids et dimensions). Elle décida alors d'utiliser ce modèle comme base d'étude des futures caractéristiques de sécurité.

La conception et la fabrication de la structure de carrosserie d'une Volvo 260 sont identiques.

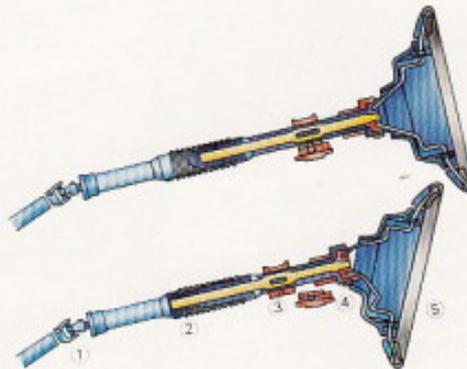


Comment une Volvo vous protège en cas de choc ?

Conducteur et passagers sont protégés par une cage de sécurité constituée de robustes profilé-caissons. L'avant et l'arrière ont été spécialement conçus pour agir comme "zones déformables" en cas d'accident. Les portières sont renforcées par des tubes très robustes, à l'épreuve des chocs latéraux.



Volant et colonne de direction ont été également conçus pour une sécurité maximale en cas d'accident.



1. La colonne plie dans sa partie inférieure.
2. La colonne se comprime.
3. La colonne glisse vers l'avant et vers le bas.
4. Le point d'ancrage du volant cède.
5. La partie matelassée, au centre du volant, constitue une protection supplémentaire.



264





Les équipements habituels à Volvo pour un luxe inhabituel.

Luxe et confort dans une Volvo de la série 260 : ce qu'il y a de mieux à l'heure actuelle. Pour être plus que bien, pour voyager en toute quiétude et avoir une excellente visibilité à toutes les places, l'intérieur se veut de grande classe. Le coffre à bagages a été redessiné pour être plus pratique. 90 mm de hauteur en moins pour le panneau arrière se solde par un effort de levage moindre et un accès beaucoup plus facile.

Les sièges avant sont le fruit d'une étroite collaboration entre médecins, experts de la sécurité et ingénieurs automobiles. Le dossier et l'assise du siège conducteur sont équipés d'un chauffage électrique automatique qui les tempère.

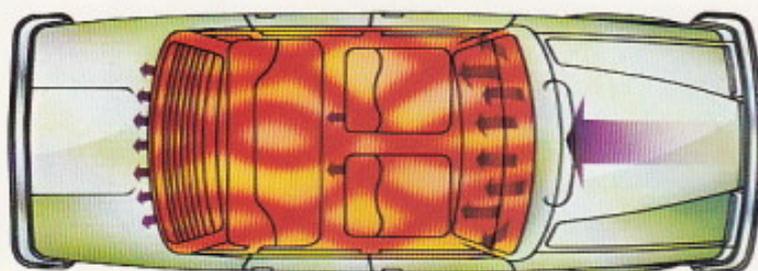
On trouve un support lombaire réglable à l'infini. Le dossier peut s'incliner jusqu'à l'horizontale. Hauteur et inclinaison du siège peuvent s'adapter à chaque conducteur. Rétroviseurs extérieurs commandés électriquement (262 C et 264 GLE). Vitres à l'avant électriques. Vitres arrière se manœuvrant électriquement du siège conducteur (264 GLE).



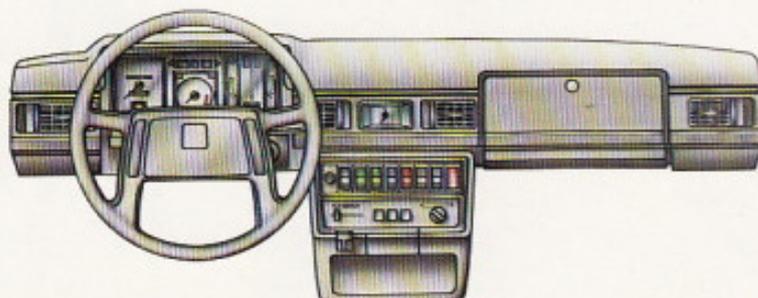




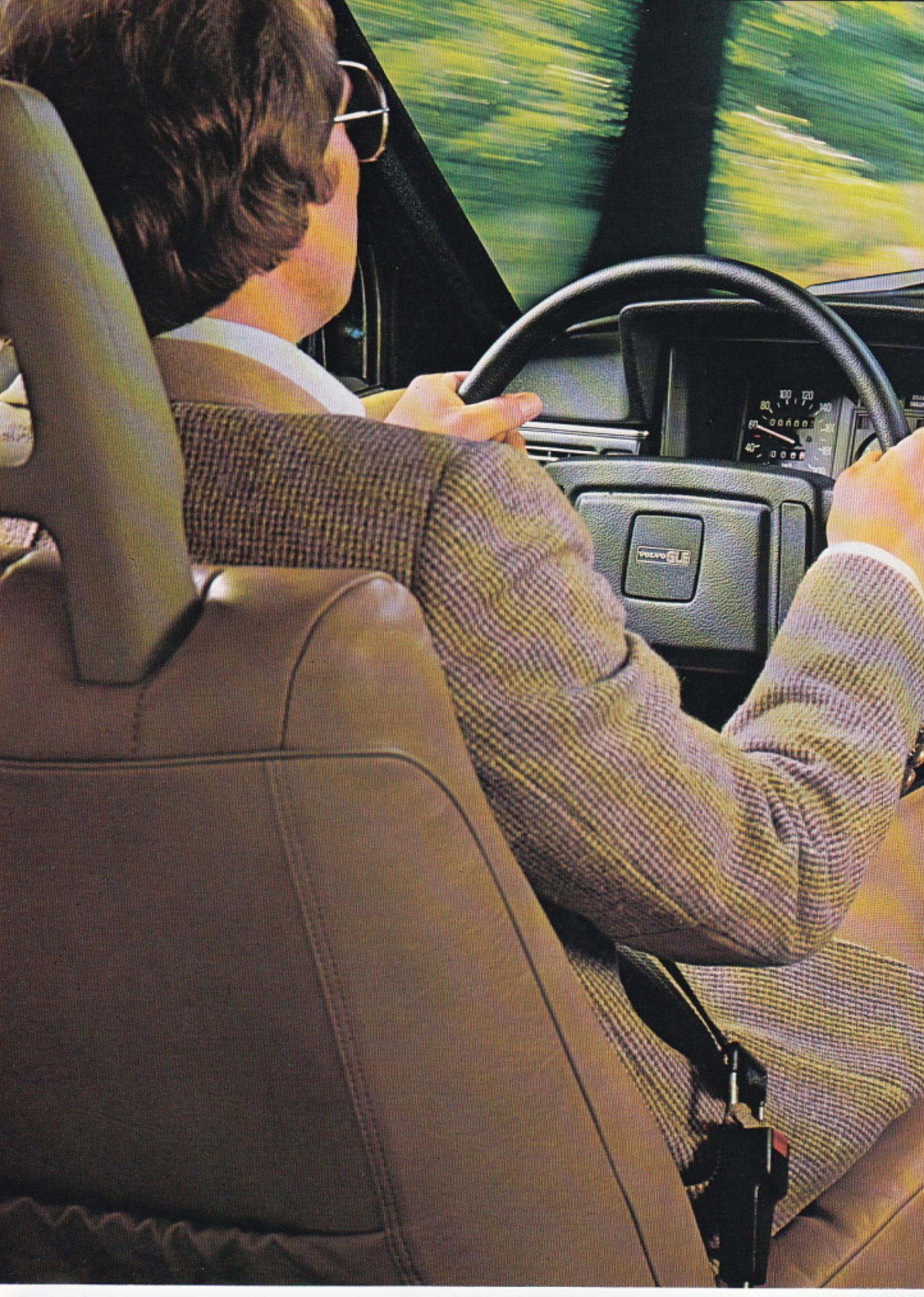
La Volvo de la série 260 est également équipée d'un système de chauffage et de ventilation à haute capacité. 12 sorties d'air indépendantes et 2 entrées, pour l'air frais, permettent une aération très efficace sans que les occupants ne soient incommodés par un courant d'air ou du bruit. Il est possible de régler le débit et l'orientation de chaque sortie d'air. L'air conditionné est monté en série sur les modèles 262 C et 264 GLE.

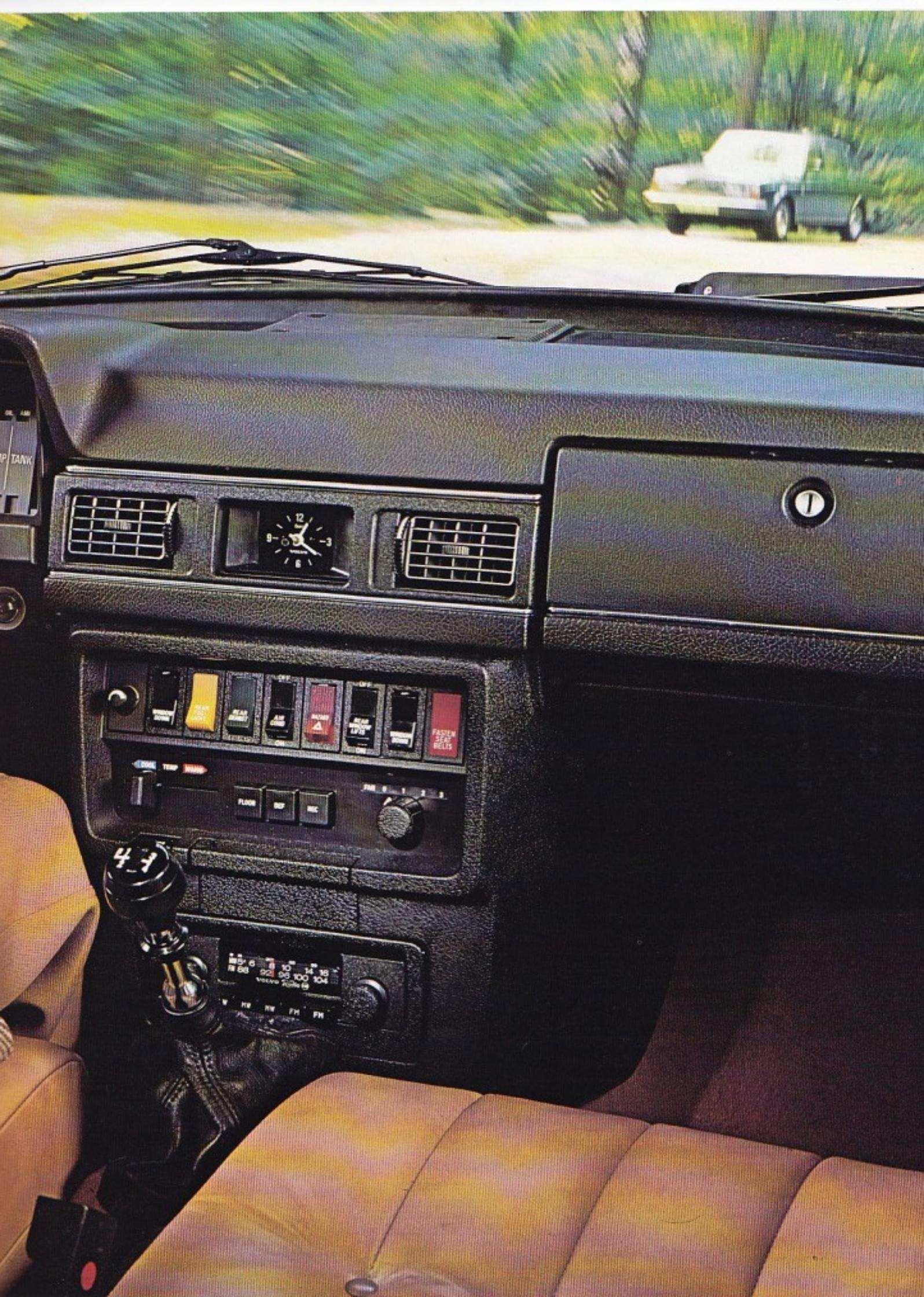


Le tableau de bord d'une Volvo : son centre nerveux. Un témoin de fonctionnement des lampes signale au conducteur qu'une ampoule de phares, de feux de position ou de feux-stop ne marche plus. L'équipement est très complet. Il existe aussi des voyants qui



s'allument en cas de défectuosité du circuit de freinage, pour le frein à main, les feux d'alerte, les feux de route et le starter. Toutes ces lampes sont aisément identifiables et faciles à différencier.









Quand tout va mal, en Volvo tout va bien.

La Volvo de la série 260 a été construite pour durer longtemps. La robustesse de fonctionnement de chaque pièce a été testée dans les pires conditions, en laboratoire, en chambre climatique et sur piste d'essai. Le résultat? Une voiture fiable et sûre qui valorise l'investissement de l'acheteur d'aujourd'hui préoccupé par la qualité.

Cela fait des années maintenant que le Bureau Suédois d'Inspection des Véhicules Automobiles contrôle l'espérance de vie de toutes les voitures qui roulent en Suède. La dernière statistique confère à la Volvo une espérance de vie de 16,7 ans – plus que n'importe quel autre modèle du marché.



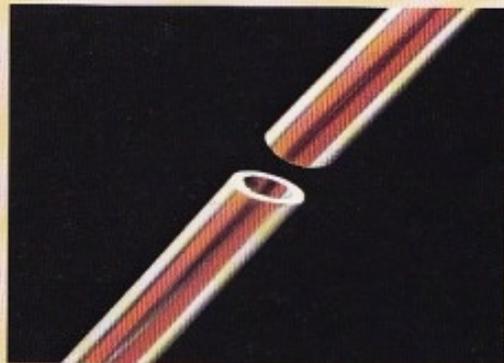
Le procédé de peinture d'une Volvo, très élaboré et particulièrement minutieux, lui octroie une réputation enviable de longévité.

Les pièces de carrosserie les plus exposées sont en tôle zinguée des deux côtés. Nous avons apporté le plus grand soin aux endroits qui supportent les efforts des jambes élastiques de la suspension avant.

Les passages de roues avant, à l'intérieur, sont munis de pare-boue distincts en polypropylène qui protègent la carrosserie des jets de pierre et des saletés. Le risque de corrosion s'en trouve amoindri.



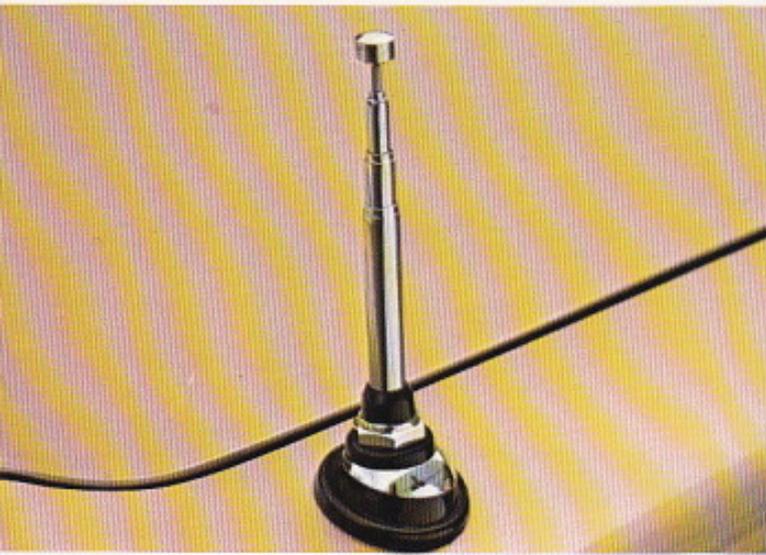
Les seuils de portes sont à l'abri de l'humidité par un courant d'air permanent. La partie inférieure est traitée avec du polyester.



Les canalisations de freins sont en alliage de cuivre, particulièrement robuste et qui résiste bien à la corrosion.



Le bloc-moteur et la culasse sont en alliage léger. On a recours à un allumage transistorisé sans rupteurs pour un fonctionnement sans problèmes.



Volvo commercialise une gamme complète d'accessoires qui, tous, ont été choisis et testés avec la plus grande attention.

1 Une antenne électrique commandée du tableau de bord.

2 Sont disponibles différents types de postes Volvo et de postes stéréo. Ces

équipements ont été spécialement conçus pour être montés par nos techniciens.

3 Un déflecteur de toit ouvrant évite les courants d'air et les sifflements.

4 Des housses en velours beige ou bleu sont disponibles pour les protège-nuque avant et arrière.

5 Déflecteur (spoiler) avant pour consommer moins et améliorer les performances. (A ne monter qu'avec des jantes assurant une ventilation suffisante aux disques des roues avant.)

Fiche technique

265 GL
264 GL/264 GLE
262 C

Moteur

| | | | |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Désignation | B27E | B27E | B27E |
| Type | V6 | V6 | V6 |
| Cylindrée (cm ³) | 2664 | 2664 | 2664 |
| Alésage/course (mm) | 88/73 | 88/73 | 88/73 |
| Puissance maxi kW DIN à r/s (ch DIN tr/mn) | 109/95 (148/5700) | 109/95 (148/5700) | 109/95 (148/5700) |
| Couple maxi Nm DIN à r/s (m.kg DIN tr/mn) | 218/50 (22,2/3000) | 218/50 (22,2/3000) | 218/50 (22,2/3000) |
| Taux de compression/Indice d'octane | 9,5:1/97-98 | 9,5:1/97-98 | 9,5:1/97-98 |
| Système d'alimentation | Injection CI | Injection CI | Injection CI |
| Bloc-moteur et culasse | Métal léger | Métal léger | Métal léger |
| Culbuterie | Arbres à cames en tête. Culbuteurs. | Arbres à cames en tête. Culbuteurs. | Arbres à cames en tête. Culbuteurs. |

Transmission

| | | | |
|-------------------------------|--|--|--|
| Boîte de vitesses manuelle | | 4 rapports avec surmultipliée (sur 264 GL) | - |
| Boîte de vitesses automatique | 3 rapports. Convertisseur de couple. 6 positions de sélecteur éclairées. | 3 rapports. Convertisseur de couple. 6 positions de sélecteur éclairées. | 3 rapports. Convertisseur de couple. 6 positions de sélecteur éclairées. |

Système de refroidissement

| | | | |
|---|------|------|------|
| Circuit fermé avec antigel. Volume (litres) | 10,9 | 10,9 | 10,9 |
|---|------|------|------|

Système électrique

| | | | |
|-------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Batterie | 12 V/70 Ah | 12 V/70 Ah | 12 V/70 Ah |
| Alternateur | 70 A | 70 A | 70 A |
| Allumage | Sans rupteur. Transistorisé. | Sans rupteur. Transistorisé. | Sans rupteur. Transistorisé. |

Réservoir de carburant

| | | | |
|---|----|----|----|
| Emplacement de sécurité près du pont arrière. Volume (litres) | 60 | 60 | 60 |
|---|----|----|----|

Direction

| | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|
| A crémaillère. Colonne de direction divisée du type sécurité. Démultiplication | 17,2:1. Servo | 17,2:1. Servo | 17,2:1. Servo |
| Nombre de tours de volant entre butées | 3,5 | 3,5 | 3,5 |
| Diamètre de braquage (m) | 9,8 | 9,8 | 9,8 |

Roues

| | | | |
|--------------------------|-----------|--------------|--------------|
| Pneus à carcasse radiale | 185-HR 14 | 185/70 HR 14 | 185/70 HR 14 |
|--------------------------|-----------|--------------|--------------|

Suspension

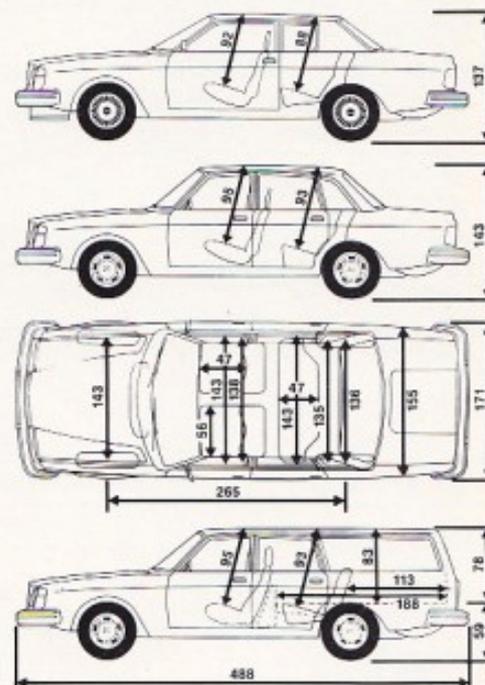
| | | | |
|---------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Avant | Fusée à ressort | Fusée à ressort | Fusée à ressort |
| Arrière | Essieu rigide | Essieu rigide | Essieu rigide |

Freins

| | | | |
|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Avant/arrière | A disque/disque | A disque/disque | A disque/disque |
|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|

Amortisseurs

| | | | |
|---------------|--|------------------------------|------------------------------|
| Avant/arrière | Standard/correcteur d'assiette automatique | Standard/à gaz sous pression | Standard/à gaz sous pression |
|---------------|--|------------------------------|------------------------------|



Suspension

à l'avant, la suspension est du type fusée à ressort. Le pont arrière est rigide et suspendu dans le sens longitudinal par des bras porteurs logés sur caoutchouc. Deux barres de couple et une barre transversale. Barre anti-roulis à l'avant et l'arrière (262, 264). Barre de couple à l'avant (265).

Système de freinage

à deux circuits. Chacun des circuits agit sur deux roues avant et une roue arrière. Les canalisations de freins sont en alliage de cuivre, nickel et fer, résistant à la rouille. Freins à disque sur les quatre roues. Disques de roues avant ventilés. Servo-freins. Un clapet de décharge dans chacun des circuits empêche le blocage des roues arrière avant celui des roues AV. lors de violents freinages. Maître-cylindre à piston bi-étagé. Le frein de parking agit sur les roues arrière à l'aide de tambours de freins séparés.

Tableau de bord

matelassé. Eclairage réglable des instruments de bord.

Totalisateur kilométrique à six chiffres et compteur journalier, jauge de carburant et thermomètre du circuit de refroidissement. Témoins de charge, de pression d'huile, de phares, de clignotants, de frein de parking et de perturbation d'un des circuits de freinage. Témoin de filament de lampe. Eclairage de coffre à gants. Antivol et clé de contact combinés. Différentes clés pour coffre à gants et compartiment à bagages. Console centrale avec commandes pour lunette arrière réchauffée électriquement, quatre clignotants de détresse ainsi qu'installation de chauffage et de ventilation. Lampe témoin de rappel de port de ceinture. Allume-cigarette. Cendrier. Emplacement pour radio.

Poids

Volvo 262/264 : Poids total env. 1900 kg
Volvo 265 : Poids total env. 1950 kg
Poids permis de remorque : 1500 kg

L'usine se réserve le droit d'apporter toute modification de construction et d'équipement sans préavis.

| Équipement, série 260 | 264 GL | 265 GL | 264 GLE | 262 C |
|---|---------------|---------------|----------------|--------------|
| Réglage lombaire aux sièges avant | ● | ● | ● | ● |
| Repose-tête avant | ● | ● | ● | ● |
| Vide-poches | ● | ● | ● | ● |
| Témoin de port des ceintures | ● | ● | ● | ● |
| Montre à quartz | ● | ● | ● | ● |
| Essuie-glace intermittent | ● | ● | ● | ● |
| Lave/essuie-phares | ● | ● | ● | ● |
| Lunette arrière réchauffée électriquement | ● | ● | ● | ● |
| Lave-glace/Essuie-glace lunette AR. intermittent | – | ● | – | – |
| Témoin de filament de lampe | ● | ● | ● | ● |
| Témoin de défektivité du freinage | ● | ● | ● | ● |
| Phares à iode | ● | ● | ● | ● |
| Eclairage du coffre à bagages et du compartiment moteur | ● | ● | ● | ● |
| Eclairage de la boîte à gants | ● | ● | ● | ● |
| Boîte à gants fermant à clé avec miroir de courtoisie | ● | ● | ● | ● |
| Pare-brise en verre feuilleté « haut impact » | ● | ● | ● | ● |
| Verrouillage « enfants » aux portes AR. | ● | ● | ● | – |
| Moquette | ● | ● | ● | ● |
| Circuits de freinage en triangle | ● | ● | ● | ● |
| Freins à disque aux 4 roues | ● | ● | ● | ● |
| Disques ventilés à l'avant | ● | ● | ● | ● |
| Direction assistée | ● | ● | ● | ● |
| Siège chauffant électrique pour le conducteur | ● | ● | ● | ● |
| Compte-tours | ● | ● | ● | ● |
| Garniture cuir du levier de vitesses | ● | – | – | – |
| Glaces teintées | ● | ● | ● | ● |
| Amortisseur à gaz à l'arrière | ● | – | ● | ● |
| Correcteur d'assiette automatique | – | ● | – | – |
| Feux arrière de brouillard | ● | – | ● | ● |
| Toit ouvrant | – | – | ● | – |
| Garnitures velours | ● | – | ● | – |
| Garnitures cuir | – | ● | – | ● |
| Surmultipliée | ● | – | – | – |
| Transmission automatique | ● | ● | ● | ● |
| Spoiler | – | – | – | ● |
| Vitres AV. électriques | ● | ● | ● | ● |
| Vitres AR. électriques | – | – | ● | – |
| Rétroviseurs électriques | – | – | ● | ● |
| Repose-tête arrière | – | – | ● | – |
| Air conditionné | – | – | ● | ● |
| Pare-soleil arrière | – | – | ● | – |
| Siège passager réchauffé électriquement | – | – | – | ● |
| Présélection de la vitesse de croisière | – | – | – | ● |
| Spots aux sièges AR. | – | – | – | ● |
| Roues en alliage léger | – | – | – | ● |
| Antenne électrique | – | – | – | ● |

Volvo 262 C

Notre modèle le plus raffiné. Le 262 Coupé. Le fameux carrossier italien Bertone a contribué à son étude.

Peu de voitures ont un équipement aussi complet que le Coupé 262. L'air conditionné est de série, tout comme les rétroviseurs et les vitres électriques. Transmission automatique et glaces teintées.

Les sièges avant, au garnissage d'un luxe rare, sont réchauffés électriquement et recouverts de cuir véritable. A l'intérieur, les panneaux de portes sont garnis de vrai cuir. Des haut-parleurs y sont encastrés. Des spots s'ajoutent à l'éclairage de courtoisie des montants latéraux. On trouve en plus trois poignées de maintien en cuir.



Volvo 264 GL

Sur la 264 GL, on monte le même moteur 2,7 litres que sur la 264 GLE. Il est tout aussi puissant et silencieux. Mais ce modèle existe également avec une boîte de vitesses mécanique à 4 rapports avec surmultipliée

ou une transmission automatique. Les vitres avant sont électriques. L'air conditionné, les haut-parleurs stéréophoniques, les protège-nuque et les pare-soleil à l'arrière sont des accessoires.



Volvo 265 GL

Le break Volvo 265 est unique dans sa catégorie. L'emplacement pour les bagages, en arrière de la banquette est énorme – 1200 dm³. Celle-ci se rabat facilement si l'on veut plus de charge, libérant ainsi un volume de 2150 dm³ sur 188 cm de long. Sous le plancher se trouve un recoin pour ranger de plus petits objets.

Pour la protection des bagages, le compartiment arrière est revêtu de moquette.

La lunette du hayon arrière est réchauffée électriquiquement. Elle est pourvue également d'un lave/essuie-glace intermittent. Le hayon se lève jusqu'à hauteur du toit, l'angle d'ouverture facilitant ainsi l'accès. La hauteur de charge n'est qu'à 59 cm du sol.



VOLVO

