

Feiner Zug- und Lastwagen



Fotos: Hehl, Binder

Bei schwerer Beladung sorgt die Höhenregulierung für gleichmäßige Bodenfreiheit

Sechszylinder-Kombis haben in Deutschland nur einen begrenzten Markt. Was so ein „feiner Lieferwagen“ bietet, zeigt der Test eines Volvo 265 DL.

Wer mit dem normalen Gepäckraum nicht auskommt, kauft meist eine Kombi-Limousine. Wem die Ladefläche auf dem umgeklappten Rücksitz nicht genügt und wem das schräge Heck zu viel Ladehöhe nimmt, der geht noch einen Schritt weiter: Er kauft einen Kombi.

Allzu viele Käufer wagen sich freilich nicht so weit. Der Anteil der Kombiwagen an den Gesamtzulassungen im Jahr 1976: sechs Prozent.

Besonders niedrig ist der Anteil dieser zum Lieferwagen degradierten Limousinen in der Klasse über zwei Liter Hubraum.

Das Verhältnis spiegelt ungefähr die Verkaufszahlen von Volvo in Deutschland wider: 1976 wurden vom Vierzylinder-Kombi 245 DL immerhin 1597 Stück an den Mann gebracht, vom Sechszylinder-Modell 265 DL verkauften sich dagegen nur 270. Das Geschäft mit den großen Kombis machen außer Volvo hierzulande noch Peugeot, Citroen und besonders Ford. Mercedes und Opel werden mit Sechszylinder-Kombis erst 1978 einsteigen.

Aber auch dann wird der Volvo 265 DL voraussicht-

lich vom Preis her eine Spitzenstellung einnehmen. Schon sein Grundpreis (27 900 Mark) liegt mehrere Tausender über der derzeitigen Konkurrenz. Mit Automatik und einigen Extras wie Scheinwerfer-Wisch/Waschanlage oder dem wichtigen Schutznetz vor dem Gepäckraum – selbst Scheibenwischer-Intervallschaltung kostet Aufpreis – sind 30 000 Mark spielend erreicht.

In der Zubehörpreisliste werden zwar die Teilepreise, nicht aber die Kosten für deren Einbau aufgeführt, der

entweder vom Händler oder von Volvo-Deutschland vorgenommen werden muß.

Ein recht teures Auto also. Darüber kann auch der hohe Gebrauchtwagenwert und die Zusicherung, die Volvo-Preise vorerst nicht zu erhöhen, kaum hinwegtrösten. Daß sich der Volvo dennoch auf dem Markt behauptet, hängt nicht zuletzt mit einer gewissen Faszination zusammen, die von diesem Auto ausgeht. Keinem anderen haftet der Geruch der Solidität in gleichem Maße an, obwohl diese von anderen Herstellern ebenfalls erreicht wird.

Pluspunkte	Minuspunkte
<ul style="list-style-type: none"> ● Hohe Anhängelast, guter Schleppwagen ● Niveauregulierung und drei Rücksitzgurte serienmäßig ● Sitze und Innenausstattung komfortabel ● Verarbeitung tadellos 	<ul style="list-style-type: none"> ● Hoher Preis im Vergleich zur Konkurrenz ● Kombi-Details (Rücksitz, Heckklappe) unpraktisch ● Wichtige Extras nur als teure Nachrüstung

Caravaner schätzen eine solche stabile Karosserie besonders. Schwere Autos sind verwindungsfester und neigen auch nach jahrelanger Schleppbeanspruchung nicht zum Klappern. Wichtig beim Schleppen ist auch ein großer Hubraum, um möglichst hohe Elastizität und Durchzugskraft zu haben.

Test Volvo 265 DL

In dieser Hinsicht bietet der Volvo-Kombi 265 beste Voraussetzungen. Der 2,7 Liter-Motor verfügt über ein bulliges Drehmoment. Die Dreistufen-Automatik (Aufpreis) arbeitet weitgehend ruckfrei; zudem ist sie so ausgelegt, daß selbst bei einem Vollgas-Start die Kraft nur sanft einsetzt. Für Caravan-Betrieb ist dieser gemächliche Schub genau richtig, bei Solofahrt wird aber flotterer Antritt vermißt.

V6-Motor kräftig, aber nicht bissig

Der 265 DL mit Automatik ist trotz starken Motors kein Sprinter. Aus dem Stand auf 100 km/h braucht er 15,0 s. Die Spitze mit 169,8 km/h hält er auch wacker an Steigungen. Der V6-Motor erweist sich als relativ sparsamer Futtermesser. Selbst bei stoischer Vollgasfahrt benötigte der Testwagen nicht mehr als 17,4 Liter, im Stadt- und Landstraßenbereich sank der Verbrauch auf 14 Liter ab – Werte, die dem großen Hubraum angemessen sind. Vorgeschrieben werden mindestens 93 Oktan. Das heißt, daß der 125 PS-Volvo mit einem Gemisch aus Normal- und Superbenzin auskommt.

Das mit zwei obenliegenden Nockenwellen brillierende Leichtmetall-Triebwerk gefällt im Gegensatz zum früheren Volvo-Reihen-Sechszylinder durch größere Laufruhe und besseres Drehvermögen. In abgewandelten Leistungsvarianten tut es gleichfalls im Peugeot 604 und Renault 30 Dienst.

Seine Eignung als Zugwagen unterstreicht der Volvo 265 DL durch die serienmäßig eingebaute Höhenregulierung für die Hinterachse. Damit kann die Bodenfreiheit bei schwerer Beladung oder Anhängerbetrieb stets

auf korrektem Niveau gehalten werden. Das Ventil dafür befindet sich im Kofferraum, die Füllung muß an einer Tankstelle vorgenommen werden.

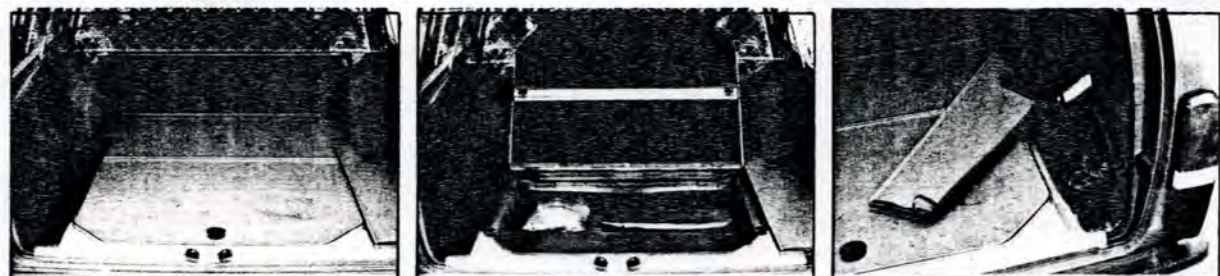
Unabhängig vom Füllgerät der Tankstelle ist eine vollautomatische Höhenregulierung, deren Bedienteil am Armaturenbrett sitzt. Sie ist in erster Linie für die Limousine vorgesehen, die die halbautomatische Niveauregulierung des Kombi nicht besitzt, und kostet dort 784 Mark plus Einbaukosten. Wer den halbautomatischen Niveaulift des Kombi vollautomatisch machen will, muß 391 Mark plus Einbaukosten bezahlen.

Während der Kombi 265 DL im Vergleich zu seinen unmittelbaren Konkurrenten, dem Citroen CX Break und dem Ford Granada Turnier die größte ungebremste Anhängelast schleppen darf, nämlich 765 Kilogramm, steht seine Zuladung mit 570 kg hinter dem Citroen (670 kg) erst an zweiter Stelle.

Laderaum mit Extra-Staufächern

Das Gepäckraumvolumen bei umgeklappter Rücksitzbank wird beim Volvo 265 DL mit zwei Kubikmetern angegeben. Der Citroen hat das gleiche, der Ford Turnier etwas mehr (2,18 m³). Die Laderaumlänge ist beim Volvo am kürzesten (1,88 m) und beim Citroen CX Break am längsten (2,20 m). In der maximalen Breite wird der Volvo mit 1,35 m dagegen nur vom Ford mit 1,49 m übertroffen.

Der Laderaum ist sehr gut aufgeteilt. Unter dem Boden gibt es ein zusätzliches flaches Ablagefach und zwei Stauräume für Werkzeug, Warndreieck und andere Dinge. Im Reserverad ist



Auch bei nicht vorgeklapptem Rücksitz bietet der Volvo-Kombi einen geräumigen Gepäckraum. Unter dem Boden ein flaches Ablagefach, rechts und links Staufächer für Reserverad und -tank (links) und Werkzeug.

platzsparend ein runder Reservertank (Aufpreis) untergebracht.

Die Handhabung der Kombieinrichtung ist vielfach ziemlich umständlich. Das fängt bei der gewichtigen Heckklappe an, die nur beidhändig zu schließen ist, da eine Arterung gelöst werden muß. Die umgeklappte Rücksitzbank läßt sich manchmal nur nach arger Fummelei wieder aufstellen, da sich die Rücksitzgurte in der Mechanik verklemmen. Den Reservertank klapperfrei im Ersatzrad unterzubringen, verlangt ebenfalls kräftige und geschickte Hände.

Genauso verhält es sich mit der Sitzhöhenverstellung. Lobenswerterweise lassen sich zwar sowohl Sitzvorder- als auch Hinterrückverstellen; beim Beifahrersitz wird dazu aber ein Werkzeug benötigt und beim Fahrersitz geht es nicht ohne Verrenkungen.

Volvo 265 DL: Preise • Extras

Richtpreis ab Auslieferungslager

Volvo 265 DL, Kombi, viertürig mit Heckklappe 27 900 DM

Serienmäßige Ausstattung

- Außen: Stoßverzehrende Stoßstangen, seitliche Chromleisten, Chromleisten an den Radausschnitten, vorn und hinten Schmutzfänger, Frontscheibe Verbundglas, heizbare Heckscheibe, 2 Außenspiegel, Heckscheiben-Wisch/Waschanlage, H1-Halogencheinwerfer, 2 Rückfahrcheinwerfer, halbautomatische Höhenregulierung.
- Innen: Vierspeichenlenkrad mit Hupplatte und Kunstlederbezug, Servolenkung, Tacho bis 200 km/h, Tageskilometerzähler; Drehzahlmesser mit Warnbereich ab 5500/min, roter Bereich ab 6000/min, zweistufiger Wischer mit elektrischer Waschanlage, dreistufiges Gebläse, Wassertemperatur- und Tankanzeige, Choke mit Warnleuchte, Handbrems-Kontrolleuchte, Warnleuchte für Bremskreisausfall, regelbare Instrumentenbeleuchtung, Quarzuhr, Zigarettenanzünder, beleuchtetes abschließbares Handschuhfach, 2 Türtaschen, Armlehnen mit Schräghandgriffen vorn, Automatikgurte und Kopfstützen vorn, Dreipunkt-Automatikgurte und mittlerer Statik-Beckengurt hinten, Signalleuchten für Sicherheitsgurte vorn und hinten, Ascher auch hinten, Rückenlehnen-Härtenverstellung (Kreuzstütze) und Sitzhöhenverstellung für Fahrer- und Beifahrersitz.

Extras ab Werk

Automatik 1300 DM, Klimaanlage 2790 DM, getönte Scheiben 190 DM.

Nachrüstung beim Händler (zuzüglich Einbaukosten)

Scheinwerfer-Wisch/Wasch-Anlage 333 DM, Ablagefach am Armaturenbrett 32,19 DM, Kopfstützen hinten 82,14 DM, Schutznetz vor Gepäckabteil 130,98 DM, verschleißbarer Tankdeckel 33,08 DM, Intervallschaltung für Scheibenwischer 63,82 DM, elektrisch verstellbarer Außenspiegel 150,41 DM, vollautomatische Höhenregulierung 390,94 DM.

Der Fahrer wird für diese Mühen entschädigt. Die Sitzposition ist tadellos, die Servolenkung läßt den großen Wagen zu einem handlichen Gefährt werden, ohne daß das notwendige Feingefühl verloren geht.

Die aufwendig geführte hintere Starrachse verhilft ihm zu einer insgesamt guten Straßenlage, wenn auch die schwere Karosserie und die damit verbundene Seitenneigung allzu forsches Kurvenfahren verbietet. Dafür gibt es hinsichtlich des Abrollkomforts nichts zu bemängeln. *Holger Glanz*

Gesamturteil

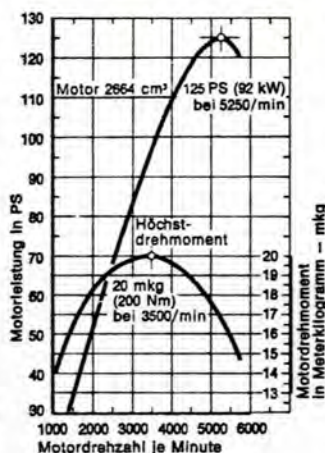
Komfortabler Lastesel und robuster Schleppwagen mit hohem Preis und gutem Wiederverkauf.

Technische Daten
siehe Seite 46

Volvo 265 DL: Daten und Meßwerte

Motor

125 PS (92 kW) bei 5250/min, 20,0 mkg (200 Nm) bei 3000/min, Verdichtung 8,7 für Kraftstoffmischung Normal/Super 93 ROZ oder nur Super; Bohrung/Hub 88,0/73,0 mm, Hubraum: Steuerformel 2655 cm³, effektiv 2664 cm³. Sechszylinder-V-Motor über der Vorderachse, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb. Kühlsysteminhalt 10,9 Liter, Motorölinhalt mit Filterwechsel 6,5 Liter. SU-Doppelvergaser HIF 6 mit handbetätigter Starthilfe (Choke); 60 Liter-Tank unter Gepäckraum. Batterie 70 Ah, Generator 770 Watt, Kerzen ab Werk: Champion BN 9 Y.



Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit: Werksangabe 165 km/h, mot-Messungen ergaben effektiv 169,8 km/h.

Zweite Gangstufe: Höchstgeschwindigkeit Tacho 145 km/h (= 6000/min), effektiv 135,9 km/h.

Leistungsgewicht: Testwagen vollgetankt 11,4 kg pro PS.

Zwischenbeschleunigung: Vollgas in dritter Gangstufe von 60 auf 100 km/h in 8,3 s und von 80 auf 120 km/h in 10,4 s.

Beschleunigungswerte:

0 bis 60 km/h	6,2 s	60 km/h	62 dB(A)
0 bis 80 km/h	8,9 s	80 km/h	68 dB(A)
0 bis 100 km/h	15,0 s	100 km/h	69 dB(A)
0 bis 120 km/h	19,1 s	120 km/h	72 dB(A)
0 bis 140 km/h	27,3 s	140 km/h	78 dB(A)
0 bis 160 km/h	48,2 s	160 km/h	80 dB(A)

Geräuschwerte in 3. Gangstufe:
Leerlauf 52 dB(A)

Bremswege auf trockener Fahrbahn:
aus 50 km/h ca. 14 m
aus 100 km/h ca. 58 m

Kraftübertragung

Auf Wunsch Dreistufen-Automatikgetriebe mit Wählhebel auf Mittelkonsole, Gangstufen: 2,45 – 1,45 – 1,0 – R. 2,21; Antrieb auf Hinterräder, Untersetzung 3,54. Serienmäßig: Hydraulisch betätigte Kupplung, Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Untersetzungen: 3,71 – 2,16 – 1,37 – 1,0 – R. 3,68; Hinterachsuntersetzung: 3,68.

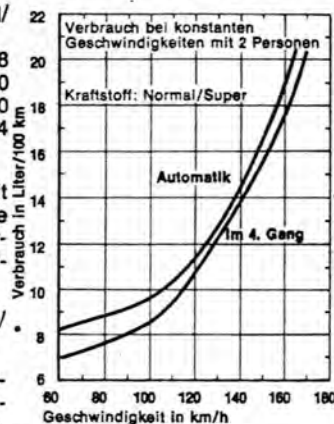
Wirtschaftlichkeit

Verbrauch (Mischung: Normal/Super) in Liter/100 km:
zügig 13,3–13,8
scharf 14,5–18,0
Kurzstrecke 14,7–19,0
Mittel/Testdurchschnitt 15,4
Ölverbrauch nicht meßbar.

Wartung: Erste Inspektion mit Ölwechsel bei 1000 km. Alle 10 000 km oder zweimal jährlich Wartungsdienst mit Ölwechsel.

HUK-Typklassen: 24/27 (Voll-/Teilkasko).

Garantie: Ein Jahr nach Erstzulassung ohne Kilometerbegrenzung, auch bei Besitzerwechsel.



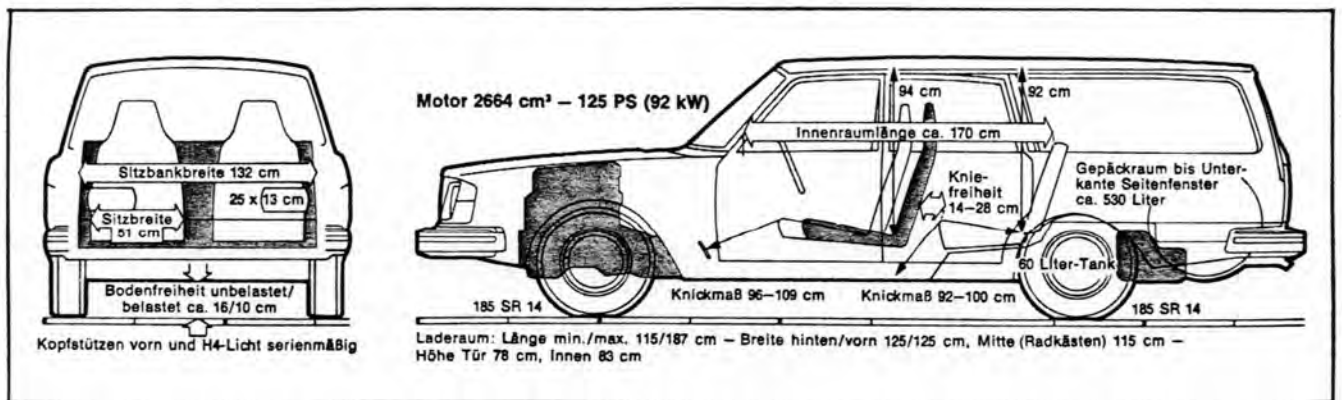
Fahrwerk

Radführung vorn an Federbeinen und Querlenkern, Stabilisator; hinten Starrachse mit Doppel-Längsschwingen, Panhardstab, Schraubenfedern und halbautomatische Niveauregulierung. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Lenkhilfe (Servo) serienmäßig, Untersetzung 17,1. Stahlgürtelreifen 185 SR 14, Testwagen Michelin zX. Vorn und hinten Scheibenbremsen, hinten zusätzliche Trommeln für die Handbremse, Zweikreisbremsanlage mit Bremskraftverstärker und -regler hinten. Handbremshebel zwischen den Vordersitzen, mechanisch wirkend.

Maße und Gewichte

Außenmaße: Länge 489,8 cm, Breite 170,7 cm, Höhe (unbelastet) 144,0 cm; Radstand 264,0 cm, Spurweite vorn/hinten 143,0/135,0 cm. Leergewicht/Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht 1475/475/1950 kg; Leergewicht des Testwagens vollgetankt/tatsächliche Zuladung 1430/520 kg. Anhängelast gebremst/ungebremst 1900/

775 kg, Achsstützlast bis 75 kg, Dachlast bis 100 kg. Lenkradumdrehungen Anschlag/Anschlag 3,5; Wendekreis li/re 11,2/11,1 m, Spurbreite li/re 10,1/10,0 m; Ausparkabstand 1,40 m, Gesamteinparkabstand 6,40 m; Karosserieschwingzahlen vorn/hinten 64/68 je Minute.



Testanalyse: Rudolf Heltz, Zeichnungen: J. F. Drkosch.