

Volvo 164

Schwedenpunsch

Es gibt einige Autofabriken in der Welt, die sich in ihre Angelegenheiten nicht hineinreden lassen. Zu ihnen gehören Citroen und Peugeot in Frankreich, Daimler-Benz in Deutschland, und zu ihnen gehört auch Volvo in Schweden.

Wenn anderswo ängstlich auf den Pulsschlag der Styling-Mode gehört wird, dann bringt Volvo seelenruhig neue Autos mit Karosserieformen von vorgestern heraus. Und wenn man sich anderswo den Kopf über neue Federsysteme und Radaufhängung zerbricht, dann bleibt Volvo einfach bei der herkömmlichen Starrachse.

Vorübergehend hat sich das Göteborger Werk sogar den Irrtum gefallen lassen, es

baue sportliche Autos. Davon konnte nie die Rede sein. Vielmehr war es so, daß sich Motor und Fahrwerk des Buckel-Typs

Vorzüge

- Leiser, vibrationsarmer Motor
- Gute Karosseriequalität
- Sichere Fahreigenschaften
- Guter Gesamtkomfort

Nachteile

- Wenig Temperament
- Schwer beeinflussbare Getriebeautomatik
- Bedienung teilweise unpraktisch
- Schwergängige Türschlösser

Volvo PV 544 gegenüber sportlichen Frisierarbeiten als dankbar und geduldig erwiesen. Entsprechend hergerichtete Autos machten bei Rennen und Rallyes eine gute Figur. Aber die schwedischen Volvo-Käufer blieben deswegen doch die ruhigen Zeitgenossen, die sie seit jeher gewesen waren. Auch in Deutschland ist die sportliche Volvo-Epoche längst vorbei. Volvo baut auf ein Sicherheits- und Qualitäts-Image.

Temperament: gemächlich

Es gibt keinen besseren Beweis dafür, daß Volvo keinen sportlichen Ehrgeiz baut, als



Wie der Vergleich zeigt (rechte Seite), gehört der Volvo 164 nicht zu den spurtstärksten Wagen seiner Klasse. Das hängt zum Teil mit den umfangreichen Vorrichtungen zur Abgasentgiftung zusammen, mit denen der Motor ausgestattet wurde.



den Volvo 164. Für die Fahrweise in diesem Auto paßt besonders gut der Ausdruck „gemächlich“. Nicht langsam, keineswegs, denn der 164 bringt es auf mehr als 170 km/h. Aber gemächlich, denn es ist in ihm einfach nicht möglich, es eilig zu haben. Besonders dann nicht, wenn der Wagen mit einem automatischen Getriebe ausgerüstet ist. Die ohnehin nicht große Bereitschaft des Motors, sich in den oberen Drehzahlbereich zu begeben, wird durch die Automatik noch verringert: Wenn irgend möglich, schaltet das Borg-Warner-Rühr-

werk in den großen Gang. Kein noch so sparsamer Taxifahrer könnte das besser machen.

Volvo tat seinerseits noch etwas dazu, indem das Gaspedal mit einem Druckpunkt versehen wurde, der etwa auf halbem Wege energisch Halt gebietet. Nur mit dem trotzigen Entschluß, fürchterlich loszurasen, kann man diese kräftige Sperre übertreten. Es passiert dann freilich auch nicht viel mehr als vorher.

Ein wenig enttäuschend ist das schon, wenn man in der Erwartung an den Volvo

herangeht, ein temperamentvolles 130 PS-Auto vorzufinden. Aber Volvo hat ganz offenbar mit Absicht das Temperament vernachlässigt und den Wagen — gegenüber dem 144 — fast ausschließlich in Richtung auf mehr Komfort und Fahrkultur weiterentwickelt. Außerdem ist der neukonstruierte Sechszylindermotor darauf ausgelegt, alle nur denkbaren Abgastests zu bestehen, während hohe Literleistung und hohe Drehzahl nicht angestrebt wurden. So kann man dem Motor bescheinigen, daß er die Laufruhe und das Geräusch eines

ZUM VERGLEICH		Volvo 164 Automatik	BMW 2800 Automatik	Mercedes 280 SE* Automatik	Opel Admiral 2,8 Automatik	Rover 3,5 V8 Automatik
Hubraum	ccm	2979	2788	2778	2784	3528
Leistung	PS/U/min	130/5000	170/6000	160/5500	165/5600	149/5250
Preis	DM	18 000.—	17 793.—	18 090.—	17 983.—	17 455.—
Beschleunigung in sec						
0 bis 60 km/h		6,7	5,7	5,2	5,7	5,9
0 bis 80 km/h		9,9	8,2	7,7	8,2	9,1
0 bis 100 km/h		14,5	11,8	11,2	11,7	13,0
0 bis 120 km/h		20,6	16,0	16,0	15,7	17,9
0 bis 140 km/h		32,0	22,7	22,2	23,0	25,4
0 bis 160 km/h		51,6	33,0	33,4	34,1	36,8
1 km mit stehendem Start		35,6	32,8	32,7	32,9	33,5
Höchstgeschwindigkeit km/h		170,0	190,5	185,0	190,5	188,5
* Werksangaben						

Achtzylinder besitzt. Während die Volvo-Vierzylinder bisher durchweg rauhe Gesellen waren, hört und spürt man ihn kaum. Ganz gewiß könnte das Werk es sich leisten, eine etwas reaktionsfreudigere Automatik einzubauen. Überholvorgänge zum Beispiel wären einfacher und risikoloser möglich, wenn die Automatik bei Kickdown williger herschalten und nicht schon beim leisesten Nachgeben des Gasfußes schon wieder hochschalten würde. Eine Durchsicht in der Werks-Werkstatt brachte in dieser Hinsicht keine Besserung—offenbar soll es so sein. Beim Festhalten in L-Stellung (die beim Anfahren den unteren, sonst den mittleren Gang bringt), kann der mittlere Gang bis zu 116 km/h, entsprechend ca. 5800 U/min, ausgefahren wer-

den. Das erlaubt beim Überholen und am Berg einigermaßen zügiges Fahren. In D-Stellung bleibt man wegen der Schaltunwilligkeit und des Gaspedal-Druckpunktes fast immer im oberen Gang.

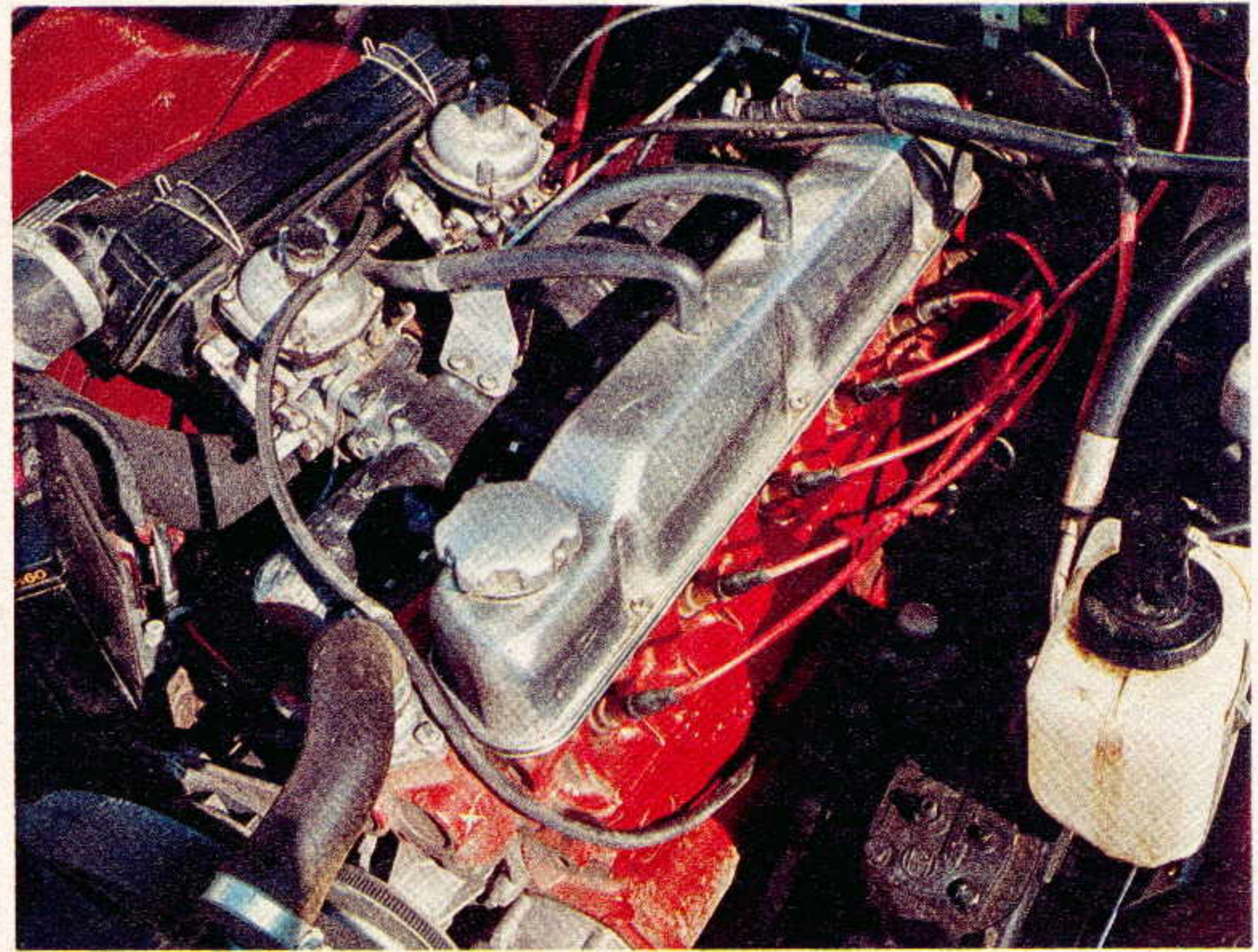
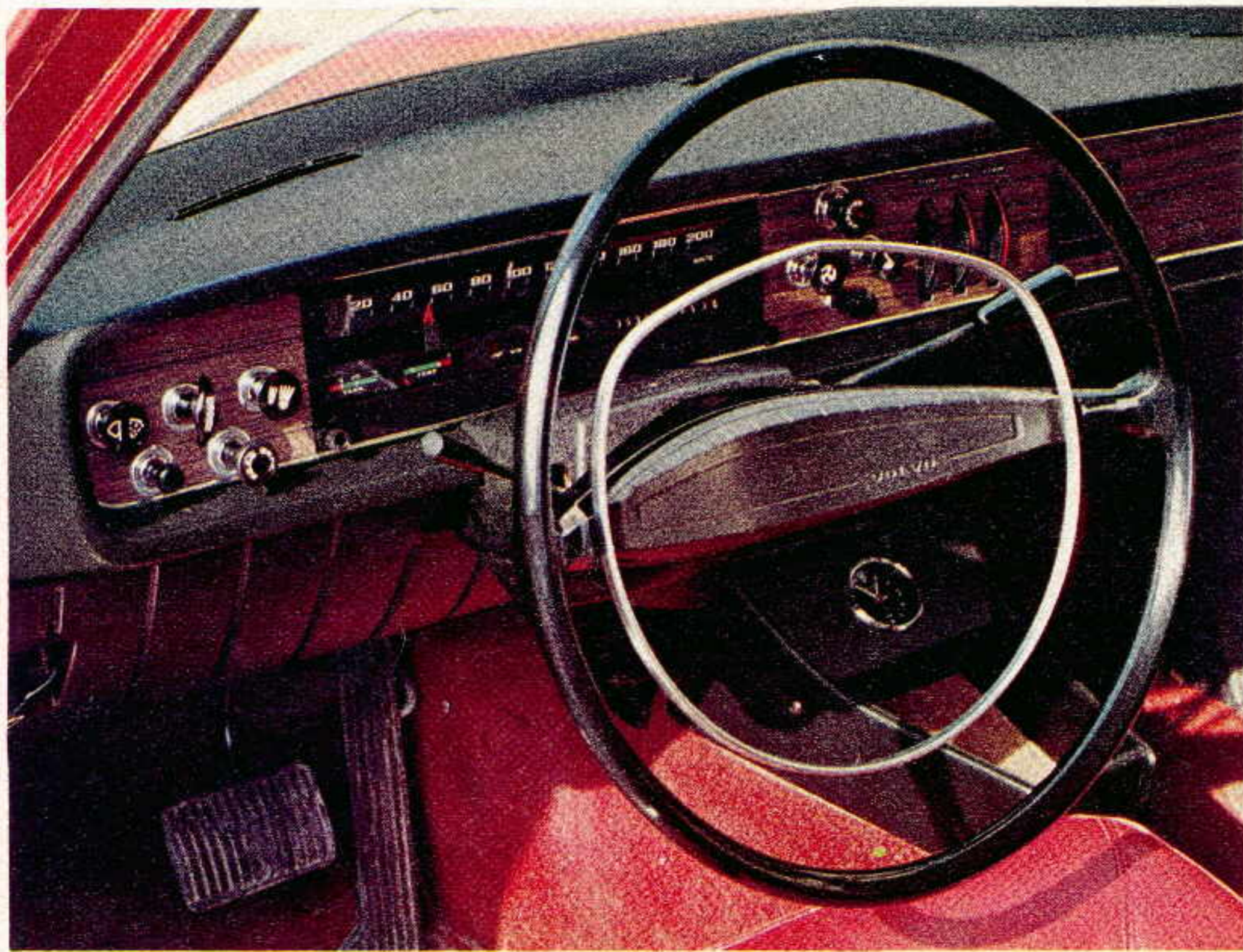
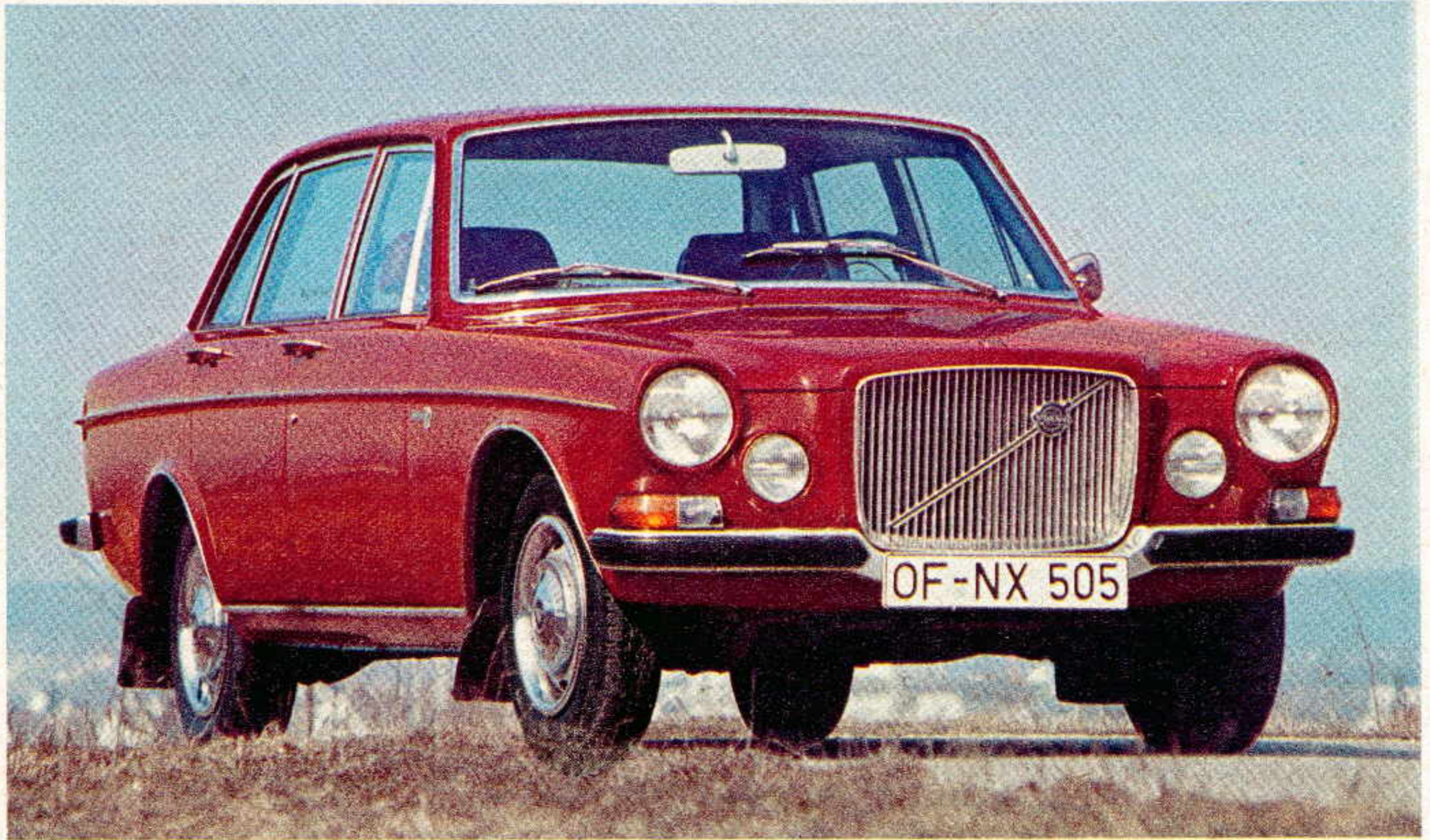
Fahren: guter Komfort

Man hat mehr das Gefühl, gefahren zu werden als selbst zu fahren. Das ist bei der Schaltgetriebe-Ausführung nicht so ausgeprägt der Fall, aber ein sportlicher Renner wird der Volvo 164 auch mit Kupplung und Schalthebel nicht. Er ist für eine etwas großväterliche Fahrweise gebaut, und auf kurvigen, LKW-besetzten Bundesstraßen stellt er wegen der begrenzten Überhol-

möglichkeiten die Geduld manchmal auf eine harte Probe. Auf der Autobahn ist er wegen des geringen Geräusches angenehm zu fahren, aber man bewegt sich selten schneller als in Bereichen um 130 km/h, weil es sehr anstrengend ist, das Gaspedal längere Zeit über den Druckpunkt hinaus durchzutreten.

Erfreulicher sind seine Handlichkeits-Eigenschaften—jedenfalls mit der Servolenkung, die im Testwagen eingebaut war. Die Normallenkung erfordert schon im leichteren 144 viel Kraftaufwand und dürfte zum Komfortcharakter des 164 nicht gut passen. Die Servolenkung arbeitet nicht überaus direkt, aber man kommt mit mittelgroßen Lenkradausschlägen aus und hat auch beim Rangieren keine Mühe, zumal sich das Auto gut übersehen läßt.

Zu den angenehmen Überraschungen des Volvo 164 zählt sein Fahrkomfort. Es hat bisher noch keinen extrem komfortablen Volvo gegeben, und auch der 164 ist im Federungscharakter eher hart als weich. Gegenüber den Vierzylindertypen ist jedoch eine deutliche Verbesserung des Ansprech- und Schluckvermögens festzustellen, die besonders bei langsamem Tempo angenehm auffällt. Ein bemerkenswerter Fortschritt—besonders deswegen, weil Volvo nach wie vor eine starre Hinterachse mit eingebautem Differential verwendet. Diese Konzeption ist für den Komfort bekanntlich ungünstig, wenn zugleich auf gute Bodenhaftung und exakten Gerade-



Das solide Schwedenstahlgehäuse des 164 zeichnet sich nicht durch aufregendes Styling, aber durch gute und reichhaltige Ausstattung aus. Sie ist nicht durchweg praktisch: Die Schalter am Armaturenbrett zum Beispiel liegen zu dicht beieinander. Eindrucksvoll ist der große Öffnungswinkel der Türen. Zum Aussteigen auf engem Raum ist eine Zwischenarretierung eingebaut.



auslauf Wert gelegt wird. Volvo sorgt durch Längslenker und einen Panhardstab für gute Achsführung, auf die Abstimmung der Schraubenfedern und Stoßdämpfer wurde offenbar viel Sorgfalt verwendet, denn es gibt kaum einen Wagen dieser Bauart, der bei einwandfreien Fahreigenschaften einen so guten Federungskomfort bietet.

Eine wichtige Rolle spielt dabei die ausgeglichene Gewichtsverteilung (vorn 55,5, hinten 44,5 Prozent), die schon bei leerem Wagen für ein günstiges Verhältnis der gefederten zu den ungefederten Massen an der Hinterachse sorgt. Nicht nur für den Komfort ist das ein Plus, sondern auch für die Fahreigenschaften im Winter: Für einen Wagen mit Standardantrieb ist der 164 erstaunlich wenig empfindlich gegen Gasgeben auf glatter Bahn. Es kommt nur ganz selten vor, daß ein Rad durchdreht oder das Heck seitlich ausbricht. Entsprechend gut ist das Anfahr- und Steigvermögen bei Glätte. Offenbar hat seine Herkunft aus nördlichen Breiten dazu beigetragen, daß man ihm gute Wintereigenschaften anerzogen hat.

Ebenso gibt es auf festen Straßen kaum fahrerische Probleme: Der Volvo verhält sich auch bei schnellem Kurvenfahren leicht untersteuernd bis neutral und kann mit kleinen Lenkradbewegungen gut unter Kontrolle gehalten werden. Im Grenzbereich zeigt er dann eine Übersteuerneigung, die durch leichtes Gegenlenken gut zu beherrschen ist. Wegen dieser Tendenz sollte man allerdings den Volvo mit Reifen fahren, die ein gutmütiges Übergangsverhalten zeigen.

Karosserie gediegen

Erweist sich der 164 schon mit seiner kultivierten Federung und seinem sicheren Fahrverhalten als ein solides Qualitätsauto, so gilt dies noch mehr für die Karosserie: Man sieht an jedem Detail, daß man es mit einem gediegen gebauten Auto zu tun hat.

Nicht daß es auch Nachteile gäbe. Das beginnt schon mit den Türschlössern, bei denen Volvo die unglückliche englische Gewohnheit übernommen hat, mit winzigen Schlüsselchen separat angeordnete Schlüsselöcher zu betätigen. In diese Löchlein ging der Schlüssel auch nicht ein einziges Mal leicht hinein, und nach jedem Wagenwaschen waren sie schon bei leichtem Frost zugefroren. Daß es eine Staatsaktion sein muß, ein Auto aufzuschließen — das hat man sich eigentlich schon abgewöhnt. Auch die Anordnung der Schalter und Hebel ist nicht gerade der Weisheit letzter Schluß. Links am Armaturenbrett sind auf kleinem Raum zahlreiche Zug- und Drehknöpfe zusammengedrängt, mit deren unterschiedlicher Funktion man erst nach längerer Gewohnheit vertraut wird. Die Wischer-Wascher-Bedienung durch Zug- und Drehknopf ist recht umständlich, in einem Auto dieser Preislage sollte man eine Schnellbedienung erwarten. Für den



RESULTATE

Karosserie

Viersitzige Karosserie mit großem Kofferraum, bequemem Einstieg (große Türöffnungswinkel) und guten Sichtverhältnissen. Sehr gute Material- und Verarbeitungsqualität.

Ausstattung

Qualitativ hochwertige und reichhaltige Ausstattung, körperlängende Polsterung, gute Scheibenwischer.

Bedienung

Bedienung teilweise unpraktisch: umständliche Wischer-Wascher-Betätigung, keine Choke-Warnlampe, gute Heizwirkung nur mit lautem Heizgebläse, schwergängige, frostempfindliche Türschlösser.

Kraftübertragung

Serienmäßig Vierganggetriebe, gegen Aufpreis Getriebeautomatik mit drei Vorwärts-Fahrstellungen. Bei Automatik schwerfällige Reaktion auf Kickdown und Wählhebelbewegungen, schwergängiger Druckpunkt im Gaspedal.

Motor

Leise und vibrationsarm laufender Reihensechszylinder, begrenztes Drehvermögen, ausreichendes Drehmoment, jedoch langsames Reagieren auf Gaspedalbewegungen. Geringe Emission schädlicher Abgase.

Fahrleistungen

Wenig Temperament, Kraftreserve beim Überholen unbefriedigend, ausreichende Geschwindigkeitsreserve auf der Autobahn.

Verbrauch

Verbrauch nicht sehr niedrig, Mittelwerte je nach Fahrweise zwischen 13,0 und 18,0 Liter/100 km.

Fahreigenschaften

Kurvenverhalten leicht untersteuernd bis neutral, im Grenzbereich gut beherrschbare Übersteuerneigung, gute Bodenhaftung, gutes Anfahrvermögen auf glatter Fahrbahn.

Fahrkomfort

Nicht sehr weiche, aber gut abgestimmte und ausreichend leicht ansprechende Federung. Niedriges Geräuschniveau.

Lenkung

Serienmäßige Normallenkung schwergängig. Mit Servolenkung leicht lenkbar und ausreichend handlich.

Bremsen

Sicher wirkende Zweikreis-Scheibenbremsen, beide Kreise auf beide Vorderräder und je ein Hinterrad wirkend.

Text: Reinhard Seiffert · Fotos: Weitmann

Volvo 164

FORTSETZUNG

Choke, der zum Kaltstart immer gebraucht wird, fehlt eine Kontrollampe — oft merkt man erst am stotternden Motor, daß man ihn vergessen hat. Andere Details wiederum bewähren sich — so die Radbetätigung der thermostatgeregelten Heizung. Die Heizwirkung war nicht so gut wie erwartet, ausreichende Wärme gab es bei kaltem Wetter nur, wenn das Gebläse auf die — recht laute — zweite Stufe geschaltet wurde.

Die kleinen Mängel fallen aber gegenüber der guten Gesamtqualität und der durchdachten Konstruktion kaum ins Gewicht. Weit öffnende Türen mit einer wirksamen Zwischenarretierung, sehr gute Scheibenwischer, ein riesengroßer Kofferraum, bequemer Einstieg, trotz hoher Gürtellinie gute Sichtverhältnisse, körpergünstige Sitze mit hochwertiger Polsterung, erstklassiges Material und gute Verarbeitung — alles das macht die besondere Atmosphäre dieses Autos aus.

Diese Atmosphäre hat viel englisch-konservatives, aber sie hat auch Elemente, die man ähnlich bei Mercedes-Benz oder Peugeot findet. Diese Mischung ist wohl das typisch Schwedische, und typisch schwedisch ist auch der Sicherheitseifer von Volvo, der sich schon in der Heckscheibeninschrift „Sicherheit aus Schwedenstahl“ zeigt. Sicherer als andere Karossen von entsprechender Qualität ist die Volvo-Karosserie wohl nicht, aber sie wurde zweifellos in Struktur und Material besonders gewissenhaft den Forderungen der Unfallsicherheit angepaßt. Erfreulich die serienmäßig eingebauten (vorderen) Automatik-Gurte mit Einhandbetätigung — Volvo hat eher als andere erkannt, daß Gurte praktisch und handlich sein müssen, wenn sie ständig benutzt werden sollen. Der an mittelalterliche Wappen erinnernde schräge Strich durch den altbackenen Kühlergrill soll wohl nicht bedeuten, daß man bei Volvo mit der Vergangenheit brechen will — eher ist er ein Bekenntnis zu der nordisch-bedächtigen Weisheit „langsam aber sicher“. Eine Weisheit, die auf den Volvo 164 ganz besonders gut paßt. ●

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Volvo 164

MOTOR

Sechszylinder - Viertakt - Reihenmotor (vorn längsliegend), Bohrung x Hub 88,9 x 80,0 mm, Hubraum 2979 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,2 : 1, Leistung 130 PS bei 5000 U/min, spezifische Leistung 43,6 PS/Liter, maximales Drehmoment 21,0 mkg bei 2500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5000 U/min) 13,3 m/s, 7fach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt ca. 13 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter, 2 Zenith-Stromberg - Horizontalvergaser, Kraftstoffpumpe mechanisch, 58 Liter-Kraftstofftank im Heck, Batterie 12 V 60 Ah, Drehstromlichtmaschine 490 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Getriebeautomatik Borg-Warner (hydraulischer Drehmomentwandler mit Dreigang-Planetenradgetriebe), Wandlerbereich 2,0, Übersetzungen: I. 2,39, II. 1,45, III. 1,0, R. 2,09, Achsantrieb 3,31, Öl-inhalt Getriebe 8,2 Liter, Differential 1,6 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Starrachse an Längslenkern und Schraubenfedern, Panhardstab, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauf lenkung, hydraulische Fußbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, Zweikreisssystem, Bremskraftverstärker, mechanische Handbremse auf separate Bremsstrommeln an den Hinterrädern wirkend, Felgen 4 1/2 J x 15, Gürtelreifen Veith-Pirelli Cinturato 165 SR 15, Abrollumfang 1940 mm, Luftdruck 1,8/2,0 atü, bei hoher Belastung oder schneller Autobahnfahrt 2,0/2,2 atü.

ABMESSUNGEN

Radstand 2700 mm, Spur 1350/1350 mm, Außenmaße 4705 x 1735 x 1435 mm, Innenbreite vorn 1405 mm, hinten 1400 mm, Innenhöhe (gemessen über Sitzhinterkante) vorn 915 mm, hinten 890 mm, Sitztiefe vorn 510 mm, hinten 460 mm, Knieraum hinten 125 bis 280 mm, Wendekreis links 10,6 m, rechts 10,7 m, 4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1340 kg (davon Vorderachse 745 kg, Hinterachse 595 kg, Gewichtsverteilung 55,6 : 44,4), zulässiges Gesamtgewicht 1785 kg, Zuladung 445 kg, Per-

sonenindexzahl 5,2, zulässige Anhängelast gebremst 1200 kg, ungebremst 650 kg, zulässige Dachlast 100 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 10,3 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 12,9 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	170,0 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen), automatisch:	
0 bis 40 km/h	4,3 s
0 bis 60 km/h	6,7 s
0 bis 80 km/h	9,9 s
0 bis 100 km/h	14,5 s
0 bis 120 km/h	20,6 s
0 bis 140 km/h	32,0 s
0 bis 160 km/h	51,6 s
1 km mit stehendem Start	35,6 s
Beschleunigung (Automatik von Hand geschaltet):	
0 bis 40 km/h	4,3 s
0 bis 60 km/h	6,7 s
0 bis 80 km/h	9,5 s
0 bis 100 km/h	13,4 s
0 bis 120 km/h	19,8 s
0 bis 140 km/h	31,3 s
0 bis 160 km/h	51,0 s
1 km mit stehendem Start	35,3 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 64 km/h
II. Gang	18 bis 116 km/h
III. Gang	34 bis 170 km/h

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	50 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	65 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	69 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	71 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	78 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	81 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin	
Autobahn Schnitt ca. 115 km/h	13,4 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 140 km/h	17,8 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 75 km/h	14,2 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 90 km/h	17,1 L/100 km
Kurzstrecke	15,5—17,0 L/100 km
Testverbrauch	16,4 L/100 km

WARTUNG

Inspektion alle	20 000 km
Ölwechsel alle	5 000 km
Kontrolldienst alle	10 000 km
Hersteller:	Aktiebolaget Volvo, Göteborg, Schweden.
Importeur:	Volvo GmbH., 6051 Dietzenbach-Steinberg.

