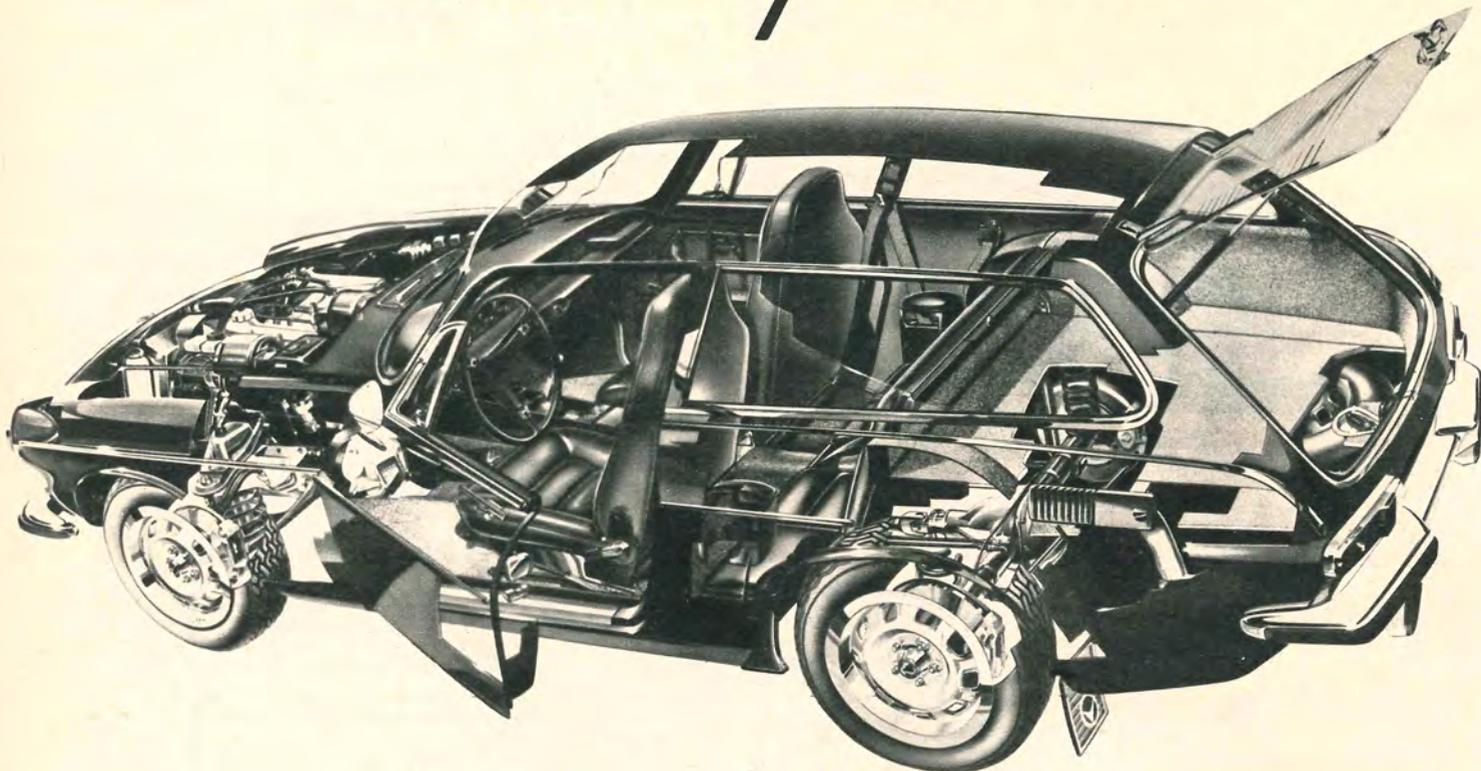


Die sicherheitsbewußte Firma Volvo
überarbeitete ihr Modellprogramm. Neu sind das
1800 ES Coupé und der 164 mit Einspritzmotor.

Safety first



Konsequentes Streben nach Sicherheit und überdurchschnittliche Qualität haben das bemerkenswert gute Image der schwedischen Automobilfirma Volvo geprägt. Die „Sicherheit aus Schwedenstahl“, bei Volvo gewiß mehr als ein Schlagwort, ist heute wichtiger denn je: Die Schweden jedenfalls blicken der mit Sicherheitsgesetzen und Abgasbestimmungen gespickten Zukunft recht gelassen entgegen. So nimmt es denn auch kaum wunder, daß die zahlreichen Neuerungen, die am Modelljahrgang 1972 vorgenommen wurden, vorwiegend der Sicherheit zugute kommen. Aber auch die bisher eher vernachlässigten Argumente wie Sportlichkeit und Leistung kommen verstärkt zur Geltung.

Rennkombi: 1800 ES

Neben den Detail-Verbesserungen, die gleichmäßig in alle Wagen der Modellpalette ver-

Nur das eigenwillige Kombiheck des Volvo 1800 ES ist neu: Technik und Innenausstattung wurden ohne Änderung vom 1800 E übernommen.



packt wurden, präsentierte Volvo als einzige formale Neuerung das eigenwillig gezeichnete Sportcoupé 1800 ES, das der Hersteller nicht ohne Stolz als den schnellsten Kombi der Welt bezeichnet. In der Tat kann der 1800 ES eine deutliche Ähnlichkeit mit jenen praktischen Mobilien nicht verleugnen, obwohl er durchaus sportlich und, je nach Geschmack, sogar reizvoll wirkt. In technischer Hinsicht ist die neue Coupé-Version eine alte Bekannte: Motor und Fahrwerk und selbst die Karosserie-Vorderpartie wurden vom Coupé 1800 E übernommen, das seit 1958 in Karosserie und Fahrwerk unverändert produziert wird und trotz relativ bescheidener Leistung und hohem Preis immer noch Käufer findet. Durch das langegezogene Kombiheck konnte beim neuen 1800 ES die Ladekapazität beachtlich vergrößert werden, zumal durch das Umklappen der hinteren Sitzbank das Gepäckabteil auf stattliche

Safety first

FORTSETZUNG

1030 Liter erweitert werden kann. Während man auf den vorderen Sitzen genügend Bewegungsfreiheit hat, fiel die Fond-Sitzbank so zierlich aus, daß sie allenfalls für kleinere Kinder ausreicht.

Mit Gefühl und Vorsicht ist die gänzlich aus getöntem Glas gefertigte Heckklappe zu bedienen, an der Griff, Scharniere und zwei Gasfedern als Aufhaltevorrückung direkt befestigt sind. Heftiges Zuschlagen ist zu vermeiden, worauf Volvo auch ausdrücklich hinweist. Die ungewöhnliche, jedoch nicht uninteressante Heckpartie des neuen Coupés, das den 1800 E im Programm ergänzen und nicht ablösen soll, ist so eigenwillig geraten, daß die sehr unterschiedliche Reaktion des Publikums deutlich macht, für wen dieser Wagen bestimmt ist: für einen begrenzten Kreis von Liebhabern, denen solide und zuverlässige Mechanik und Originalität mehr bedeuten als konstruktive Raffinessen.

Der bewährte 2 Liter-Einspritzmotor mit 124 PS, der seit Jahren im 1800 E und in der Limousine 144 GL Verwendung findet, soll den Rennkombi nach Werksangaben 190 km/h schnell machen und ihn in 9,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigen. Das robuste Fahrwerk mit der exakt geführten Starrachse, an der Volvo unverändert festhält, bekam dem Trend der Zeit folgend eine üppige Bereifung im Format 185/70—15, die auf 5½ Zoll breiten Stahlfelgen montiert ist. Neu ist zudem eine im Armaturenbrett installierte Kontrollampe, die den Fahrer eindringlich ermahnt, die serienmäßigen Automatic-Dreipunktgurte anzulegen.

Mehr Leistung: 164 E

Das Spitzenmodell im Volvo-Programm, der 164, erfuhre eine erfreuliche Aufwertung in Form eines kräftigen Leistungszuwachses: Eine elektronisch gesteuerte Bosch-Einspritzung füttert nun den 3 Liter-Sechszylindermotor und entlockt ihm 160 statt wie bis-

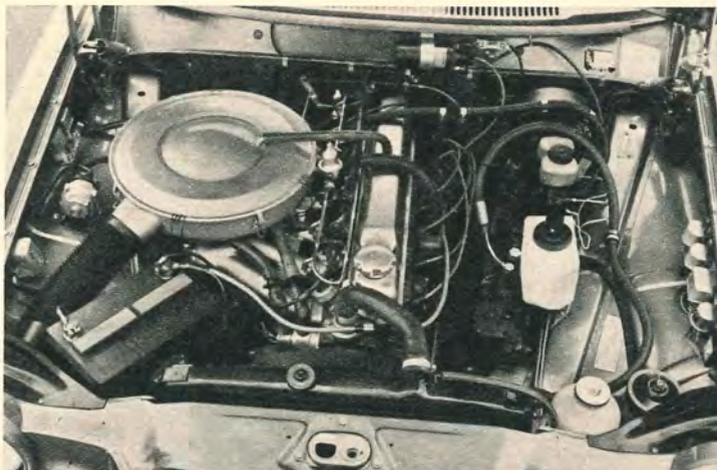
her 130 PS. Der neue 164 E — der Typ 164 mit Vergasermotor bleibt weiterhin im Programm — hat dadurch spürbar

an Temperament gewonnen, denn das elastische und lauffruhige Triebwerk soll dem knapp 1400 kg schweren Wa-

Die neuen Preise

(bisherige Preise in Klammern)

	DM	DM
P 142 de Luxe	12 680	(12 500)
P 142 S de Luxe	13 330	(13 150)
P 144 de Luxe	13 555	(13 375)
P 144 S de Luxe	14 130	(13 950)
P 144 Grand Luxe	17 400	(16 900)
P 145 S de Luxe Kombi	15 950	(15 700)
P 164	19 300	(18 950)
P 164 Automatic	20 300	(19 950)
P 164 E	21 200	
P 164 E Automatic	22 200	
P 1800 E Coupé	21 900	(21 900)
P 1800 ES Coupé	25 150	



Eine Bosch-Kraftstoffeinspritzung versorgt den 160 PS starken 3 Liter-Sechszylindermotor im neuen Volvo 164 E. Das Sicherheitslenkrad und die Mittelkonsole sind Modifikationen der Serie 1972.

FOTOS: BRODBECK, WERKBILDER



gen nach den Angaben des Werks eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h verleihen und ihn aus dem Stand in 10,8 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen. Die serienmäßig mit echten Ledersitzen, getönten Scheiben, Schiebedach, Gürtelreifen, Servolenkung und Halogenlicht ausgerüstete Limousine erhielt außerdem den erhöhten Fahrleistungen angepaßte innenbelüftete Scheibenbremsen und eine verstärkte Kupplung.

Verbesserte Ausstattung

Die schon immer recht reichhaltige Ausstattung der einzelnen Volvo-Modelle wurde für den Jahrgang 1972 gründlich überarbeitet und verbessert, wovon auch das etwas antiquiert und unübersichtlich wirkende Armaturenbrett profitierte. Im einzelnen weisen die Wagen der Baureihen 140 und 160 folgende Neuerungen auf:

- versenkte Türgriffe
- Sicherheitslenkrad mit vier Speichen
- Mittelkonsole mit Zeituhr und Schaltern
- vordere Türseitentaschen
- nachgiebigere Material für alle Schalter
- weichere Abstimmung der Stoßdämpfer
- verbesserte Vordersitze, kleinere Nackenstützen
- kürzerer Schalthebel
- neue Dreistufen-Automatic mit beleuchteter Schalt-Kulisse
- innenbelüftete Scheibenbremsen (nur Modell 164)
- Ölkühler für den Vierzylinder-Einspritzmotor
- verbesserte Geräusch-Isolierung
- Wischer mit Dusche für die vorderen Scheinwerfer (System Volvo/Hella, Aufpreis ca. 180 Mark)

Die weichere Abstimmung der Stoßdämpfer und auch die bessere Geräusch-Isolierung machen deutlich, daß Volvo bemüht ist, die nicht gerade billigen Wagen auch im Fahrkomfort der internationalen Konkurrenz anzugleichen. Dies zeigt sich besonders deutlich beim Spitzenmodell 164 E, das auch leistungsmäßig Anschluß an die Klasse europäischer Repräsentationslimousinen gefunden hat.

U. B.