

Ett år med Volvo 164



Efter ett år med Volvo 164 skall vi nu byta ut den och köra en av märkets fyrcylindriga modeller i stället. En 144 De Luxe med 110 hk SAE motor. Det är alltså dags för en summering av året med 164:an.

Vi har trivts bra med vagnen. Den är snabb, komforten är utmärkt, ljudisoleringen ypperlig, köregenskaperna goda och vägegenskaperna står sig numera gott i jämförelse med konkurrenterna i den klass det här är fråga om. Inställningen av förarstolen är så bra att man hoppar den så snart som möjligt blir standard på fler Volvomodeller. Det är inställningen i höjddet vi avser.

164:an har tonade glasrutor, en detalj som vi uppskattar mycket. Toningen räcker för att ta bort det värsta stickandet i lågtstående solljus och bländningen från felställda strålkastare nattetid dämpas också. Om tonade glas gör mörkerkörning svårare för förare med svag mörkersyn är ett annat problem. Vi uttalar oss endast om vår egen erfarenhet.

En utrustningsdetalj som vi provat under året är strålkastartorkarna. De har fungerat utmärkt. Vi har flyttat dem från de ordinarie strålkastarna till de Marchal Amplilux som vi utrustat bilen med. Det gick också fint. Mera tveksamt är det väl däremot om Volvos eller Saabs strålkastartorkare kan bli god-

kända efter de skrivbordsnormer som TSV lyckats tota till. Den vattensäck som de kräver är väl näst intill så stor att det är tveksamt om motorn får plats under huven. Under det år vi provat Volvospolaren har den räckt till mycket bra i den utformning som Volvo och Bosch gett den.

Beträffande Amplilux strålkastarna får helljuset överbetyg medan halvljuset får nöja sig med godkänt. Det lyser starkt vitt som alla halogenljus men räckvidden är inte så stor som vi sett vid jämförelse med H 4 halvljus.

Vi har också provat Vebasto motor- och kupévärmare och den har också fungerat utan anmärkning. Den tänker vi nu flytta över i nästa bil för att prova vidare.

Som vinterdäck har vi kört med Dunlop SP 68 med dubbar. Ett däck som vi funnit passar bra till 164:an. Går tyst och mjukt och har bra egenskaper både på is och i snö. Där spelar det relativt kraftiga nabbmönstret stor roll för framkomligheten.

Sommardäcken är Gislaved radial med textilkord och av de däcken har vi mycket goda erfarenheter. Det tycks passa Volvot mycket bra och mönstret ger drag- och styregenskaper även i snö och isförhållanden över förväntan. Det fick vi prä-

va under Allhelgonahelgens snöstorm.

Bilen har nu gått cirka 2500 mil under ett år och det är knappast någon sträcka som man kan bygga uttalanden om slitstyrka och driftsäkerhet på. Då skulle man köra minst 10 000 mil. Men man kan nog säga om Sveriges mest sålda sexcylindriga bil att den bör ha goda förutsättningar att klara sin transportuppgift under tiotusentals mil. Med normal skötsel och tillsyn.

Vi hade, som vi berättat tidigare, en del besvär med bensinförbrukningen i början. Efter en genomgång hos Volvo i Göteborg, har tusenmilaservicerna skötts hos Ernst Nilsson i Stockholm. Vid ett överslag efter ett år kommer vi till att medelförbrukningen ligger på cirka 1,3 liter per mil. Eftersom vår 164:a körts ganska mycket på långkörningar vågar vi inte stå för om denna förbrukning kan anses genomsnittlig. Bilen är ganska känslig för körförhållanden. Förbrukningen svänger mellan drygt 1 liter och 1,6 liter beroende på om vi kör landsväg eller i tätortstrafik. Förbrukningssiffran för landsvägskörning är vi mycket tillfreds med. Men det kanske är svårt att få ned förbrukningen för en så tung vagn med automatlåda vid kökörning och ideliga stopp vid ljussignaler etc.

Kör man lugnt och besparar

164:an både hårda accelerationer och bromsningar, blir däckslitaget också mycket måttligt. Förutom att både körning och åkning blir behagligare. Men behöver man köra om är de 145 hästarna en tillgång som man uppskattar.

Styrningen med servo är både precis och lagom lätt och den begränsade vändradien gör den stora vagnen ovanligt lätthanterlig. Volvos utomordentliga backspeglar medger alltid god bakåtsikt. Signalringen på ratten, som ligger över och skymmer sikten mot instrumenten, har vi kapat av övre hälften. Sedan är sikten utmärkt.

Vi håller med Das Auto Motor und Sport som i en sammanställning över bilars vintervägegenskaper placerade Volvo efter de framhjulsdrevna bilarna och ansåg den bäst bland bilarna med motorn fram och drivningen på bakhjulen. 164:an går bra på de flesta sorters vägar. Den är kanske något stötig i gången, men man har hela tiden en känsla av att den uppför sig "städat" och har inte egna hyss för sig.

Vår personliga erfarenhet efter ett år med Volvo 164 är att det är en bra Volvo, något dyrare att köra och underhålla jämfört med märkets fyrcylindriga modeller. Men då får man också komma ihåg 164:ns plus över 140-serien.

N N-n