



Den italienska lyxvagnen Alfa-Romeo 1750 Berlina kostar "bara" 23 000. 132 hästar, 5 växlar, toppfart 180.

Volvos närmaste konkurrent är Mercedes 230, som kostar knappa 26 000. Mercan är avgjort rymligare.

Till och med en Jaguar kan man köpa till samma pris som den nya Volvon: Modell 240 med 140 hästar för 25 900



De stora Citroënbilarna är fransmännens prestigeavgagnar. Alltid långt före sin tid. DS 21 kostar 27 000.

För 22 420 kan man köpa en Opel Admiral. Den har en 140 hästars sexa och är hela 25 cm längre än 164:an.



ÄR NYA VOLVO FÖR DYR?

SE jämför med 10 andra lyxbilar

■ ■ ■ Framför mej står den nya Volvon. Den är lätt att beskriva:

Fram ser den ut som en engelsk lyxbil. Den ser tung och elegant ut, den nästan luktar pengar.

Från sidan ser den ut som en Mercedes.

Och bakifrån är den exakt likadan som Volvo 144.

Det är en ny bil, en större bil.

■ Vad menas då med en större bil? De flesta av oss menar att en större bil är en bil med större utrymmen. Men i den nya Volvon slukas de tio extra centimetrarna helt av den nya sexcylindriga motorn. Innerutrymmena är identiska med 142-144:ans. Det som köparna alltså får betala 6 000 kronor extra för är — två cylindrar!

Det är klart att det finns folk i det här landet som gärna vill bli av med sex tusenlappar. Volvo vet att de har märkestrogna köpare — räknat i pro- (Forts på sid 54)

Chevrolet Malibu kostar mellan 27 000—29 000. Motorer från 140 till 200 hästar. Tysta och bekväma bilar.

Ford Mustang kostar 24 330 med 115 hästars sexa, 30 000 med en åtta på 230. Tyst, slitstark och driftsäker.



25 000 är priset på den dyraste Rover 2000. Interiör med skinn och valnöt. Prisbelönt för god säkerhet.

Inte heller framtidsvagnen NSU Ro 80 är dyrare än 164:an, 27 100 på gatan. Tvåkamrars Wankelmotor på 130 hr.

Svår motståndare: BMW 2000 Tilux. Pris 26 000. Motor på 135 hästar. Lyxig, bekväm, kvalitetsmässig.

VOLVO forts

28 000 kr men ändå kostar inte Volvo på en klocka i bilen

cent ungefär 80. Här vet Volvo-chefen Gunnar Engellau att det finns plats för dyrare bilar. Men den nya bilen siktar framför allt på en ny kundkrets: dom som tidigare åkt i Mercedes.

Volvo siktar — givetvis — också på exporten. Framför allt på USA. Amerikanerna har länge ropat efter en starkare motor.

■ Det får dom nu. Den nya Volvo-

motorn har en tre liters slagvolym och lämnar 130 DIN-hästar. Vagnen tillhanda hålles med två olika växellådor, en manuell och en automatisk. SE har provkört båda upplagorna. Vi tycker avgjort bäst om den manuella fyrväxlade som ger bilen en härlig acceleration. Från 0—100 på 11 sekunder. Den sköts med en kort, knubbig golvspak. Automatlådan var inte lika rolig, motoreffekten verkar inte att räcka till, fartökningen över 100 är inte vad den borde. Målsättningen för den nya motorn har varit tyst gång, god bränsleekonomi och ringa tillsyn. Toppfarten anges till 175 km.

Även beträffande styrningen har köparen valfrihet — han kan få servo om han vill eller slippa. 164:an har en utmärkt styrväxel av kulmuttertyp som faktiskt gör servo överflödig. Utväxlingen ökar nämligen med ökat styrutslag. I klartext: Ju mer man vrider på ratten vid en parkeringsmanöver, ju lättare går det.

■ Volvo 164 är stadig och behaglig att köra på god väg. Man sitter mycket skönt i framstolarna som nu är klädda med behagligt ylletyg. Ratten sitter dock alldeles för högt — en lägre rattplacering är klart vilsammare. I den ryggvinkel som passade undertecknad bäst skymde signalringen hastighetsmätaren som fortfarande är av den trista termometertypen. Instrumentbrädan är numera klädd med träämnat kontaktpapper. Klocka finns inte trots priset på mellan 25—28 000. Öppna hyllor för småprylar som föraren vill ha lätt-tillgängliga under körningen saknas helt.

■ Utsikten över kylaren är avgjort tilltalande. Flyglarna har dragits upp något vid sidorna om den aristokratiska grillen, de främre hörnen är bättre markerade än på 144. Baksätet fyller inte de höga anspråk på komfort som många kommer att ställa på en bil i den här prisklassen. Sätet är inte särskilt djupt — ger dåligt stöd under benen. Knäutrymmet är också starkt begränsat om inte förare och frampassagerare vill ge avkall på sin komfort. Ett skönt mittarmstöd i baksätet hjälper upp det hela en smula.

Vid körning över potthål och gropar ger inte 164 någon riktig storbilskänsla, vagnen stöter och takhöjden är ganska låg. I det fallet är tex Mercedesvagnarna och prisbilliga Renault 16 vida överlägsna. Eluppvärmd bakruta är standard på 164.

■ Formgivaren Jan Wilsgaard har all heder av sitt jobb. Fronten är massiv och förnäm, den luktar pengar — och det är det som är meningen! Grillen har gammal Volvotradition; det är ett kul grepp att ta upp den på nytt. Sedd rakt framifrån ser bilen möjligen något hög och smal ut — lite BMC-aktig faktiskt. Den breda 144-grillen harmonierar kanske i mångas ögon bättre med bilens form. De blanka listerna kring hjulhusen är tydligen inne just nu. Sitter på vissa Opelmodeller och även SAAB har anammat dem på 99:an.

— Det är svårt att göra en bil som täcker alla funktioner på alla marknader, säger Wilsgaard. I det här fallet var formgivningen i viss mån bunden av den större motorn och pressverktygens lagar går ju inte att sätta sig över. När jag ritade bilen? Det var så länge sen så det har jag nästan glömt. Nu är det full fart med nya projekt.

SE: Din nästa bil som släpps ut? Blir det en 15 000 kronors halv-kombi på 75 hästar?

Wilsgaard ler bara hemlighetsfullt.

■ Volvo anser själva att dom åstadkommit en bil som kommer att ligga i ett mycket gynnsamt prisläge i förhållande till sin storlek, utrustning och prestanda. 80 miljoner lär den ha kostat att utveckla varav 50 ligger på motorn. Det är meningen att 164 skall fylla ut den överkapacitet som man har i Hisingsfabriken.

Jag tycker ändå att det är i säftigaste laget att klämma till med 6 000 ovanpå 142—144 med samma utrymmen. Om man tar Rekord 1900 och Commodore-sexan som parallell är skillnaden bara runt 2 000 kr! Ett soltak tar Volvo omkring 2 000 kr extra för, på en Mercedes kostar det 700!

■ Men Volvo brukar ha en avundsvärd förmåga att se in i framtiden. Förmodligen har man räknat rätt också den här gången — även om 164 rimligen borde vara av mindre intresse för den svenske bilköparen i gemen. Fort får vi ju inte åka, men längtan efter lyx och status är kanske starkare än man föreställer sig. ■