



**Teknik för Allas ABC-Test är ett nytt grepp då det gäller biltester. En ny idé som TfA är ensam om – än så länge . . . Det är en form att redovisa testresultaten på ett sätt som bör tilltala de flesta. I ABC-testet kan du snabbt leta upp de punkter som intresserar just dig mest. Och presentationsformen underlättar också direkta jämförelser mellan olika biltyper.**



# A

**Acceleration:** Från 0–100 km/tim på ca 11 sek.

**Andrahandsvärde:** "Volvos värde varar" är en reklamslogan som onekligen har en viss förankring i verkligheten. Men ju dyrare modell, desto snabbare värdeminskning – i det fallet följer Volvo givetvis övriga bilfabrikats mönster. Det betyder att Volvo 164 E Automatic har ovanligt dåligt andrahandsvärde jämfört med sina billigare "släktingar", men bra andrahandsvärde jämfört med andra bilar i samma prisklass.

# B

**Bagageutrymme:** 390 liter enligt SAE-normen.

**Bilbälten:** Rullbälten fram, bak två rullbälten och ett midjebälte. Volvos behändig konstruktion med en spak för lösgörande av de främre bältena bör stå som förebild för fler bilfabrikanter.

**Bränsleförbrukning:** Vid blandad stads- och landsvägskörning uppmättes förbrukningen genomsnittligt till 1,59 lit/mil. Vid landsvägskörning drar bilen ca 1,3 lit/mil, vilket är en fullt acceptabel siffra med tanke på den någorlunda stora motorn och auto-

matlådan. Vid stadskörning rusar dock förbrukningen upp i nära 1,9 lit/mil.

## **Bromsar:**

Skivbromsar runt om. Dessa har mycket god kapacitet, samtidigt som de fordrar lågt pedaltryck tack vare servoassistenten. När det gäller handbromsen framhärdat Volvo i sitt originalitetsjakt genom att fortfarande placera den till vänster om förarstolen. Minus!

# D

## **Drivning:**

Motorn fram, bakhjulsdrift.

**Däck:** 165 HR 15.

**Dörrar:** De fyra dörrarna är väl tilltagna med stor öppningsvinkel för bekväm i- och urstigning.

# E

**Effekt:** 160 hk DIN vid 5 500 varv/min. Max vridmoment 23,5 kpm DIN vid 2 500 varv/min.

**Fjädring:** Fram individuell hjulupphängning med tvärgående länkar. Bak stel axel. Spiralfjädrar runt om.

# G

**Garanti:** 6 månader oavsett antalet körda mil. 5 års vagnskadegaranti.

# H

**Hjul:** Fälgdiameter 15 tum, bredd 5,5 tum.

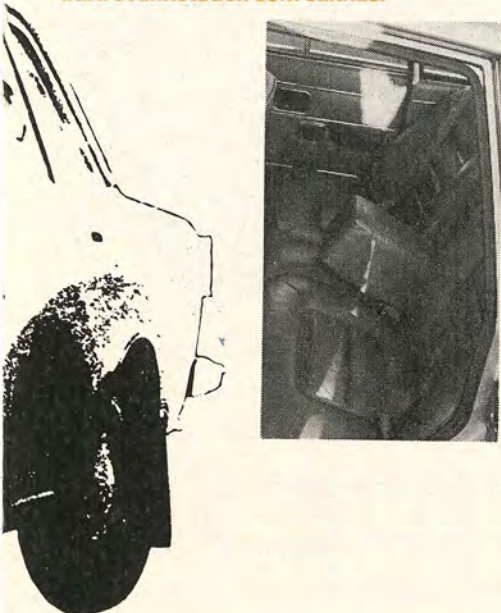
# I

**Inredning:** Stolarna är läderklädda, och mycket komfortabla, det gäller såväl fram- som baksätena. Främre ryggstöden har inställbara svankstöd, och sätena ger fördömligt stöd för benen. Baksätet har nedfällbart mittarmstöd. Fyra "kurvhandtag" är monterade i taket, och ett på instrumentpanelen. Handskfacket är låsbart, och försett med belysning.

# VOLVO 164

## E AUTOMATIC

Baksätet bjuder nästan lika god komfort som framstolarna. Det är bara de inställbara svankstöden som saknas.



**Instrument:** Den raka, vågräta hastighetsmätaren dominerar instrumenteringen. På en "extrakonsol" under instrumentbrädans mitt finns elektrisk klocka och kontakter för dimljus, eluppvärmning av bakrutan och varningsblinkers.

# K

**Kaross:** Självbärande, fyrdörrars kaross.  
**Komfort:** Volvo 164 är byggd med tanke på att vara en ovanligt komfortabel bil, och i det avseendet har konstruktören lyckats väl.  
**Ljus:** Strålkastarna ger medelgott ljusflöde. Men varför är inte Volvos lyktstörkare standard på en bil i denna prisklass?

# M

**Motor:** Sexcylindrig vätskekyld radmotor på 2 978 cc. Cylinderdiameter 88,9 mm, slaglängd 80 mm. Kompressionsförhållande 10:1. Elektronisk bränslesprutning. Mot slutet av testperioden hackade motorn innan den nått arbetstemperatur. Troligen beroende på att den elektroniska styrningen av bränslesprutningen mankerade. Enligt flera sagesmän lär detta vara ett relativt vanligt fel. För övrigt är dock 164-motorn mycket flexibel, samtidigt som den ger bilen imponerande accelerations- och fartresurser (topphastighet ca 180 km/tim).

# P

**Pris:** Volvo 164 E Automatic (med soltak) kostar ca 35 100 kronor på gatan.

# R

**Reglage:** Föraren tvingas böja sig framåt för att nå de flesta reglagen. Detta är speciellt otillfredsställande när det gäller reglageknappen för vindrutetorkare och -spolare, särskilt som intermittert läge saknas – en allvarlig brist på en bil i denna prisklass. Det hela blir inte roligare av att knappen lätt vrider sig kring sin axel vid spolning – beroende på att den gjorts i poröst gummi-material, i och för sig tacknämligt ur säkerhetssynpunkt. Men en fingertoppsmanövrerad spak på rattstången vore en betydligt vettigare konstruktion.

# S

**Styrning:** Servostyrning med styrväxel av typ skruv och rulle, 4,1 varv mellan fulla hjulutslag. Tack vare servoassistenten är parkeringsmanövrer bekväma trots bilens totalvikt av 1 850 kilo. Styrningens nackdel är dålig väggkänsla. Vänddiametern är ca 9,8 meter. En förare som vill köra med någorlunda raka armar tvingas luta ryggstödet ganska mycket för att inte komma för nära ratten.

# V

**Vindrutespolare och -torkare:** Volvo 164 är ett bra exempel på en bil där man lagt ner mycket pengar på att skapa en säker bil, och samtidigt lyckats schabbla bort en stor del av säkerheten genom idiotiska detaljlösningar.

# Ö

**Övrigt:** En bil för vem? Jo, för den som har gott om pengar och vill ha en bil med litet status i, och ändå fortfarande ha någorlunda gott om pengar. I sin prisklass ligger

En sådan detalj är vindrutespolningen. Man har lyckats placera vattenmunstyckena så att vattenstrålen träffar vindrutetorkarnas armar då dessa är i viloläge (om munstyckena är rätt inställda). Följden blir att man tvingas "röra till" vindrutesmutsen till en nästan ogenomskinlig hinna med vindrutetorkarna, innan dessa kan inleda sitt normala säkerhetsfrämjande samarbete med vindrutespolningen. All säkerhet kostar inte pengar. I det här fallet räcker det att med hjälp av sunt förnuft flytta ett par borrhål i karossen några centimeter. Fö fungerade vindrutetorkarna dåligt på testexemplaret, den högra torkaren saknar spoiler, och lämnade större delen av svepytan smutsig.

**Värme- och ventilationsanläggning:** Effektivt system med god genomluftning av kupén.

**Växellåda:** Denna trestegs automatlåda bidrar till stor del till den goda körkomforten. Växelväljaren av golvtyp är trevlig att arbeta med, för den som föredrar att i viss mån påverka växelvalet. Ända upp till ca 110 km/tim kan nedväxling till tvåan ske genom kickdown med gaspedalen, till gagn för snabba och säkra omkörningar.

# Y

**Ytfinish:** I det här fallet förnekar sig inte den välkända volvokvalitén. Även Volvo 164 har god finish i så gott som varje detalj.

# A

**Åkkomfort:** Tre personer åker som kungar i den här bilen. Den fjärde (föraren) skulle också göra det om han slapp reta sig på dumma detaljkonstruktioner som obekväma reglageknappar etc. I sin vikts- och storleksklass ligger Volvo 164 bra till med avseende på väghållningsegenskaper, trots den stela bakaxeln.

Volvo 164 E troligen bra till inte bara med avseende på andrahandsvärde, utan också med tanke på underhållskostnader. Men ska man ha en sådan här bil till något annat än att göra grannar och vänner avundsjuka med bör man avverka åtskilliga mil motorväg om året. Automatlåda är visserligen idealiskt även vid stadskörning, men det finns trots allt mindre (och betydligt billigare) bilar med den finessen.