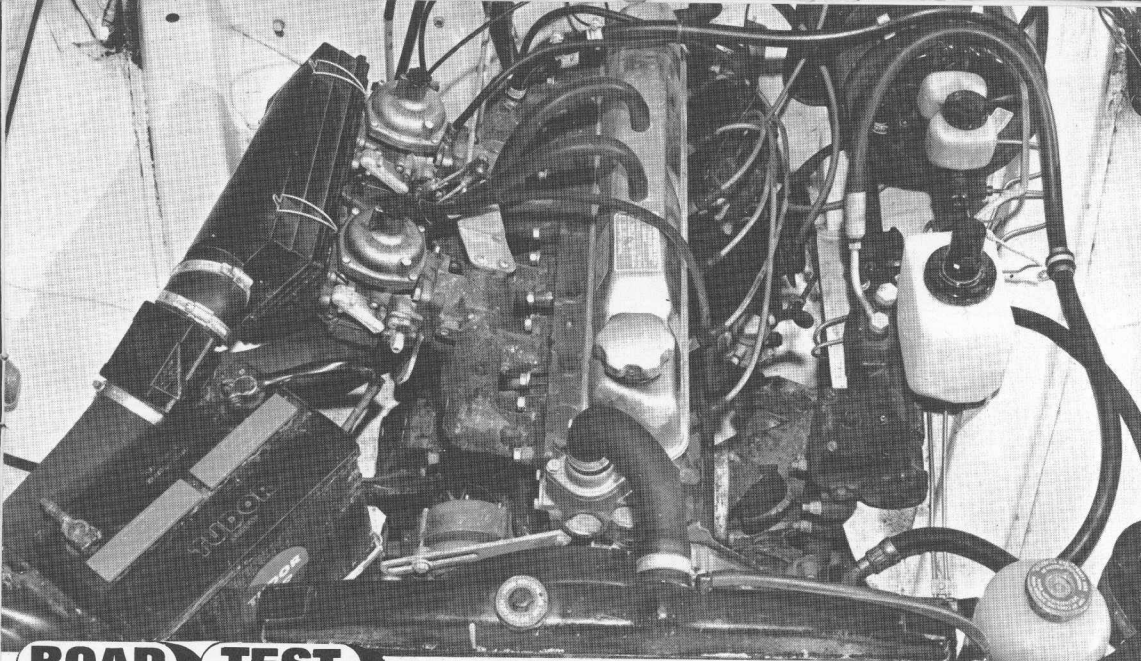


ROAD TEST
and

VOLVO
164





ROAD TEST
T and T

VOLVO 164





Volvo, un nom qui a su se tailler une réputation enviable dans presque tous les coins du monde par la robustesse, la fiabilité et le grand choix de ses voitures de qualité. Nous sommes heureux de rapporter que leur nouveau modèle 164, une voiture de luxe, adhère à tous ces principes établis par les séries 444, 544, 122 et 140. Pour offrir une automobile dans cette classe à part occupée par les Rover et les Mercedes, Volvo décida d'ajouter un nouveau modèle à ses séries, lequel conserverait le plus possible les avantages de la sedan 144.

Deux possibilités s'offraient à la compagnie, soit créer un tout nouveau moteur (V8 ou V6), soit modifier les pièces existantes. La deuxième possibilité fut sagement adoptée, résolvant ainsi un important problème: le stock de pièces et les frais d'entretien. Au moteur B20 de base, on ajouta deux autres cylindres et deux carburateurs Stromberg. Après maints essais et perfectionnements, on arriva à un moteur six cylindres fiable ayant les mêmes pistons, bielles et plusieurs autres pièces que le B20. Une nouvelle transmission avec une nouvelle commande furent fabriquées et installées. Pour la première fois, une Volvo n'avait plus ce long levier angulaire si bien connu des propriétaires Volvo. Le levier est monté à la portée de la main, mesure à peu près cinq pouces de long et a un déplacement réduit. L'empattement de la 164 a été allongé de quatre pouces et sa longueur totale a été augmentée de trois pouces par rapport à la 144.

L'intérieur de la 164 est semblable à celui de la 144, mais plusieurs caractéristiques de luxe y ont été ajoutées. Les sièges entièrement recouverts de cuir de qualité maintiennent la tradition de confort Volvo... ils ne sont pas seulement inclinables complètement et réglables d'avant en arrière, mais ils ont aussi un support lombaire au bas des dossiers. Un réglage permet de soulever ou d'abaisser le siège du conducteur. Une impression de confort se dégage de la 164 dès que vous mettez le moteur en marche et que vous démarrez. Le nouveau B30 a une cylindrée de trois litres et développe 145 c.v./frein à 5500 t/m. Le couple est de 163 lb/pi. à 3,000 t/m. Avec un taux de compression de 9,2 à 1, il vous faut mettre de l'essence premium dans le réservoir de 13,3 gallons. Ce nouveau moteur tourne tellement en douceur qu'il est difficile de l'entendre tourner au ralenti. Quant à l'accélération, en passant les vitesses, on aurait à peu près la même impression avec une auto à turbine. Vous pouvez rouler à 70m/h, car dans une Volvo, on jouit d'un confort total grâce à sa tenue de route impeccable, sa conduite facile et son excellente stabilité générale. Bien entendu, sa suspension robuste et éprouvée et ses servo-freins à disque de 11 pouces y contribuent grandement.

Volvo n'aimera peut-être pas cette remarque au sujet de leur voiture luxueuse, mais un de nos fanatiques du rallye a conduit la 164 durant la nuit sur des routes tortueuses et accidentées afin de se convaincre que c'était une vraie bonne voiture de rallye. Non seulement est-elle confortable à des vitesses moyennes ou élevées, mais elle peut aussi facilement se soumettre aux compétitions de genre rallye.

La servo-direction est standard dans une 164 à cause des 175 livres qui ont été

ajoutées au moteur et nous ne pouvons que vanter le système de Volvo.

Une certaine part de "sensation" de la route est transmise au volant sans cette impression de "mollesse" souvent typique des autres servo-directions. Elle se manoeuvre comme une "sedan sport", ce qui est appréciable si on considère que la voiture est un modèle luxueux. Il y a passablement de roulis dans les virages serrés, mais les roues restent "collées" à la route.

Notre voiture d'essai était un prototype de production, l'un des premiers arrivés au Canada, et avait quelques bruits de "ferraillement", bien qu'il fallait y porter attention pour les entendre. Elle était équipée de phares au quartz-iode (une option disponible moyennant supplément). Après en avoir fait l'essai sur des routes par une nuit noire, nous ne pourrions pas nous en passer sur une auto comme la 164. Ils valent beaucoup plus que le supplément de prix et rendent les phares "ordinaires" pratiquement désuets. Une voiture rapide doit être munie de phares puissants, peu importe l'opinion des lois locales à ce sujet.

Le tableau de bord est fondamentalement le même que celui de la 144. Le compteur de vitesse enregistrant jusqu'à 120 m/h est placé bien en face du conducteur et surplombe une série d'indicateurs lumineux pour la pression d'huile, l'ampèremètre, le frein à main, les feux de route et les feux de direction. La lecture du compteur de vitesse est assez difficile à cause de son indicateur angulaire. La difficulté est de déterminer si c'est le bout avant ou arrière du pointeur qui indique la vitesse - la différence est de cinq m/h. Notre seule réponse plausible à cette forme angulaire est la sécurité... elle vous pousse à conduire plus lentement. Les indicateurs de température d'eau et de niveau d'essence sont situés à gauche. En plus de l'odomètre, on remarque un compteur à remise à zéro par bouton-poussoir calibré en dixièmes de mille. L'interrupteur de la chaufferette à deux vitesses et l'allume-cigare sont montés à droite des instruments; la direction et l'intensité de la chaleur sont réglées par des roulettes moletées qui indiquent le volume et le degré de chaleur par des bandes rouges illuminées. Le seul défaut que nous ayons remarqué dans la disposition du tableau de bord est l'emplacement du radio. Placé à

l'extrême droite, il est très difficile à atteindre du siège du conducteur.

Le dégivreur de la vitre arrière est un autre avantage standard de la 164. Son réglage est placé sur le tableau de bord, à gauche du compteur de vitesse et un indicateur lumineux vert s'allume quand le système fonctionne. Les interrupteurs des phares, de l'étrangleur et des lave-glace sont au-dessus du réglage de dégivrage. Le tapis de la 164 est doux et luxueux et il serait bon de le protéger par des carpettes de caoutchouc durant les mois d'hiver.

Avec ses 30 cv de plus que le B20, le nouveau six est plus fougueux, jusqu'à un certain point du moins. La souplesse a été améliorée, mais nous avons noté de légers sifflements aux vitesses intermédiaires lors de l'accélération.

Comme toujours chez Volvo, la suspension est impeccable avec ses bras avant triangulés, ses ressorts hélicoïdaux et ses amortisseurs hydrauliques. L'essieu arrière est porté par des bras de support et des barres de torsion longitudinales montés sur blocs de caoutchouc, avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques. La suspension est ferme, mais confortable et même si nous avons noté un peu de tangeur sur les routes très accidentées et les traverses mal entretenues, elle n'en reste pas moins excellente. La servo-direction est du type progressif avec 3,7 tours de butée à butée; la colonne de direction est faite pour se séparer en cas d'accident. Nous avons été surpris par le diamètre de braquage relativement minime; il nous a permis d'effectuer les manoeuvres les plus difficiles.

Tout comme dans la série 144, le volant est à un angle très près de la verticale, mais nous verrions d'un bon oeil, comme équipement standard dans la 164, le volant inclinable facultatif. Certains acheteurs peuvent ne pas aimer cette position quasi verticale et un volant inclinable pourrait y remédier. Le diamètre du volant lui-même semble très grand et, avec l'addition de la servo-direction, pourrait être réduit d'un pouce sans nuire à la maniabilité.

Nous pouvons penser à une bonne douzaine d'autos nord-américaines qui bénéficieraient énormément du type de freins standard sur la 164. Il vous faut conduire l'auto et faire quelques arrêts brusques pour apprécier la puissance de freinage des servo-freins à disques de 11

pouces. De beaucoup supérieurs aux freins classiques, ils donnent l'impression qu'une main géante s'est posée délicatement, mais fermement sur le pare-chocs arrière de l'auto pour la faire arrêter en ligne droite sur une distance remarquablement courte. La résistance au déséquilibre est très élevée et la voiture peut supporter cinq arrêts secs à des vitesses de 70 m/h et plus avant qu'un certain déséquilibre se fasse sentir. Volvo a conservé à la 164 le même système de freins à circuits indépendants. Si un circuit fait défaut, il y a quand même freinage aux trois autres roues. Toutes les voitures, grosses et moyennes, devraient être munies d'un système de freins comparable à celui de Volvo.

La 164 offre une bonne liste d'options, comprenant le magnétophone stéréophonique Lear Jet à haut-parleurs encastrés dans les portes avant, la climatisation d'air et les feux de route au quartz-iode (se logeant dans les deux grilles près des phares).

Les essais d'accélération furent très bons si l'on tient compte du poids et des dimensions de la Volvo. Nous avons pu faire le 0-60 en 10 secondes, la moyenne de trois essais (notre piste d'essai est une route de campagne droite qui sera éventuellement agrandie; il nous faut donc trouver un nouveau site, relativement peu encombré de policiers qui n'ont aucune sympathie pour les pilotes d'essai sur route).

Le prix de la 164 est élevé. Équipée d'une transmission à quatre vitesses entièrement synchronisées, elle se vend \$4,795, alors qu'avec une transmission automatique à trois vitesses Borg-Warner, son prix est de \$4,995. Mais avant de dire que son prix est "exorbitant", faut bien considérer ce que vous obtenez pour ce montant. L'auto est très robuste, très confortable, souple et d'un luxe sans pareil. C'est la seule voiture qui peut se comparer avec la Mercedes 250S. La Rover 2000 coûte quelques dollars de moins et votre choix est vraiment une question de préférences personnelles. Il y a très peu de voitures qui peuvent aujourd'hui se comparer à la Volvo 164 sous tous les aspects. Elle vous donne plus d'espace et plus de puissance pour quelques dollars de moins que d'autres, mais seule une Volvo peut réunir autant d'avantages hors pair. Faites l'essai de la 164 avant de signer votre chèque pour l'achat de la marque M ou R.





Documentation technique

VOLVO 164

MOTEUR—

Emplacement:
Nbre de cylindres:
Type:
Taux de compression:
Carburateur:

avant
six
soupapes en tête
9,2 à 1
jumelé Zenith/Strombergs, avec
dispositif antipollution à
double admission
88,9 mm (3,50 po.)
80,0 mm (3,13 po.)
2,978 litres (182 po. cu.)
145 c.v. (SAE) à 5,500 t/m
163 lb/pi. à 3,300 t/m

Alésage:

Course:
Cylindrée:
Puissance:
Couple:

TRANSMISSION—

Nbre de vitesses avant:
Rapports d'engrenages:

quatre — entièrement synchronisées
lère: 3,14 à 1; 2e: 1,97 à 1; 3e:
1,34 à 1; 4e: 1,00 à 1; marche
arrière: 3,54 à 1.
3,31 à 1

Rapport d'essieu:

DIMENSIONS—

Empattement:
Voie:
Longueur:
Largeur:
Hauteur:
Distribution du poids:
Poids en ordre de marche:
Garde au sol:
Contenance du réservoir:
Pneus:

106,3 po.
avant: 53,0 po.; arrière: 53,0 po.
185,6 po.
68,3 po.
56,3 po.
avant: 54%; arrière: 46%
2840 lbs
7,1 po.
13 gal. can.
6,85 — 15

DIRECTION—

Type:
Diamètre de braquage:
Tours de butée à butée:

servo, à bille à recirculation
31,5 pi.
3,7 tours

SUSPENSION—

Avant:

bras triangulés indépendants
de longueur inégale, ressorts
hélicoïdaux, amortisseurs
hydrauliques.

Arrière:

essieu rigide porté par des
bras de supports longitudinaux
montés sur caoutchouc et fixé
par une barre d'accouplement;
ressorts hélicoïdaux et
amortisseurs hydrauliques.

FREINS—

servo-freins à disque
de 11 po. aux quatre roues.

PRIX SUGGÉRÉ AU DÉTAIL: \$4,795.00

PRIX TELLE QU'ESSAYÉE: \$5,069.00

Equipement additionnel sur
auto d'essai:

magnétophone stéréophonique
Lear Jet, phares de route
à l'iode de quartz,

Cote T&T : 5

La cote T&T ci-dessus est un
chiffre arbitraire par lequel le
pilote d'essai a essayé d'évaluer
tout le véhicule, inclusion faite du
prix.

BARÈME DES COTES T&T

Médiocre 1; Passable 2; Bon 3;
Très bon 4; Excellent 5.

CONTRÔLES DU PILOTE

Réponse de la commande des gaz— 4
Réponse de la pédale des freins— 5
Effort de la direction— 5
Position du volant— 4
Retour du volant— 4
Commande de la transmission— 4
Position de la pédale— 4
Facilité du passage des vitesses— 4
Facilité de lecture des instruments— 3

BRUIT

Moteur— 4
Train d'entraînement— 4
Intérieur— 5

MANIABILITÉ

Prévisible— 5
Maîtrise du volant de direction— 4
Résistance au vent de côté— 5
Confort— 5
Résistance au roulis— 4
Plongée en freinage— 4
Sensation de la route— 5

INTÉRIEUR

Entrée et sortie— 5
Confort au siège avant— 5
Espace pour les jambes—avant— 5
Confort au siège arrière— 4
Espace pour les jambes—arrière— 4

VISION

Avant— 4
Arrière— 4
Côtés— 4

PROTECTION CLIMATIQUE

Efficacité des essuie-glace— 4
Chaufferette/dégivreur— 5
Ventilation— 4
Étanchéité— 4

DÉCORATION

Peinture— 5
Chrome— 5
Capitonnage— 5
Garnitures— 4

PERFORMANCE

0 à 30 m/h— 3,4 secondes
0 à 40 m/h— 5,1 secondes
0 à 50 m/h— 7,9 secondes
0 à 60 m/h— 10,2 secondes
0 à 70 m/h— 16,3 secondes
0 à 80 m/h— 22,6 secondes
Vitesse max. (évaluée) 120 m/h

