

VOLVO 164 - Aristokrat aus Schweden

"Der Volvo 164 ist ein Wagen für Kenner: Für Fahrer mit gehobenen Ansprüchen, die auf hohe Motorleistung, Bequemlichkeit und Komfort nicht verzichten möchten. Ein Fahrzeug für moderne Menschen, die es sich leisten können, in Ruhe das Beste auszusuchen, um Spitzenqualität in Kombination mit Sicherheit, hoher Leistung, Komfort und Zuverlässigkeit zu fahren - Eigenschaften, die sämtliche Volvo-Fahrzeuge schon immer ausgezeichnet haben. Dies ist in kurzen Worten der Volvo 164 - der Aristokrat Schwedens."

Solche Argumente entstammen dem Verkaufsprospekt des Modelljahres 1970 und charakterisieren den »grossen Volvo« der Siebziger Jahre ziemlich genau. Seine klare Formgebung und die vornehme Eleganz machten ihn zu etwas Besonderem, einem heute schon recht selten anzutreffenden Individualisten-Auto aus Göteborg.

Es begann 1958 mit dem Projekt »358«

Als Volvo 1958 die Produktion der alten Serie 800 einstellte, bedeutete dies gleichzeitig das Ende der grossen Limousinen, die sich so gut als Taxi oder VIP-Fahrzeuge geeignet hatten. Dabei war aber klar, dass ein grösseres Modell als Flaggschiff insbesondere in den USA im Verkauf sehr hilfreich sein könnte. Ein Prestigefahrzeug würde Volvo ausserdem den Zugang in ein neues Marktsegment öffnen. So gab das Volvo-Direktorium bereits im Mai 1958 für die Inangriffnahme des Nachfolgermodells der alten Serie 800 (PV 801 - 834) grünes Licht. Es lief unter der nüchternen Projektbezeichnung »358«.

Jan Wilsgaard,
Chef-Designer
von Volvo und
der Vater des
P 164.



Zuerst wollte Volvo einen V8-Motor

Für den neuen Wagen wurde ein Radstand von 258 cm festgelegt. Ausserdem schlug die Projektgruppe als Motor das vor einiger Zeit für das Prototypen-Modell »Phillip« vorgesehene V8-Triebwerk mit der Bezeichnung B 8 B und einem auf 3,6 Liter vergrös-

serten Hubraum und 140 PS vor. Im Frühjahr 1959 begann man, einen Sechszylinder als bessere, zeitgemässere und vor allem auch billigere Variante vorzuziehen. Die Entscheidung dafür fiel dann im Mai 1960. Der Reihen-Sechszylinder sollte nach damaligen Vorstellungen einen Hubraum von 2,7 Liter aufweisen und die Möglichkeit der Vergrösserung auf 3 Liter haben. Der damalige »Luxusschlitten« sollte ausserdem über vordere Scheibenbremsen, Lenkradschaltung und Hinteradantrieb verfügen.

Ebenfalls wurde in Erwägung gezogen, eine Luftfederung einzubauen, wie bei manchen Daimlern der Serie 300.

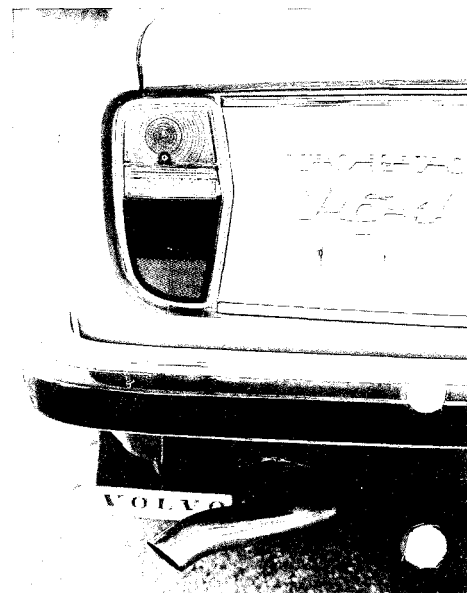
Der Innenraum war so vorgesehen, dass eine Trennscheibe für Tax-Versionen montiert werden konnte. Es war wieder Jan Wilsgaard, der einige Entwürfe erarbeitete und ein 1:1-Ton-Modell herstellen liess. Dieses diente als Versuchsmodell, um die verschiedenen Front- und Heckpartien auszuprobieren. Der Entwurf besass einen grossen Lufteinlass, versehen mit dem alten Volvo-Symbol auf dem Ehrenplatz. Allgemein rechnete man damit, dass die Produktion dieses äusserst eleganten Wagens mitte der 60er Jahre aufgenommen werden könnte.

1960 wurde alles gestoppt

1960 gab es einen Rückschlag: eine Untersuchung im Juli hatte nämlich ergeben, dass der Markt für grössere Fahrzeuge in Schweden, Dänemark, der Schweiz und in den USA langsam aber sicher schrumpfte. Volvo war auch das Debakel des Ford Edsel bekannt. Grund genug, um aufzuhören. Genauso kannte man die Geschwindigkeit, mit der die »Compact-Cars« in Amerika ihren Marktanteil steigerten. Volvo wollte nicht das Risiko eingehen, mit hohem Aufwand ein Modell zu produzieren, welches nicht in ausreichender Stückzahl verkauft werden konnte. Das Projekt wurde also sistiert. Die ganze Episode um einen "grossen" Volvo geriet aber dennoch in Göteborg nie in Vergessenheit.

Die Alternative: Aus dem 144 wurde der 164 abgeleitet

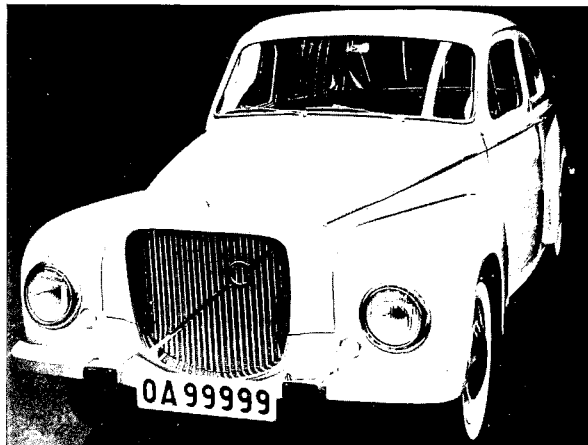
Seit Einführung der Serie 140 wurde in Erwägung gezogen, auch einen Sechszylinder-Motor in diese Typen-Serie einzubauen. Die Ingenieure schätzten die Kosten für die Produktion eines Modells mit längerem Radstand auf mehr als 3 Mio Kronen (etwa 750.000 sFr. / DM), obwohl bei dieser



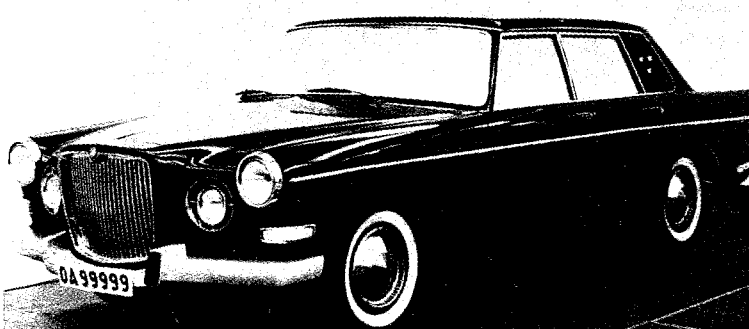
Heckansicht im Modelljahr 71. Nicht original, aber sehr schön: die Schwedische Flagge aus Feuer-Emaille und die Chromstahl-Auspuffanlage.

Lösung, mit Ausnahme des Abschnitts vor der Windschutzscheibe, die gleichen Karosserieteile verwendet werden konnten.

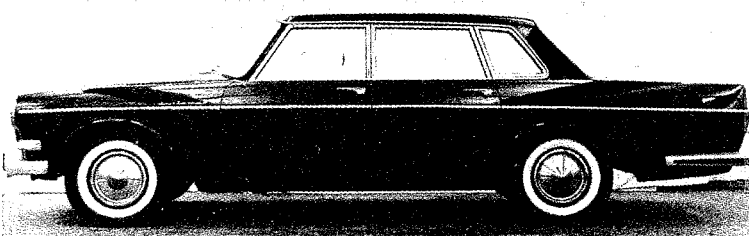
Mitte der 60er Jahre hatte die Produktion im neuen Torslanda-Werk ausserhalb Göteborgs annähernd 140.000 Einheiten von der geschätzten Maximalausnutzung von 200.000 Autos pro Jahr erreicht. Es war also Kapazität für die Fertigung eines Autos in geringeren Stückzahlen vorhanden. Da die Markentreue in Schweden mit über 80 Prozent ausgesprochen gross war (acht von zehn Volvo-Fahrern wollten wieder einen Volvo kaufen), rechnete man sich in Göteborg die Chance aus, mit einem grösseren Modell Kunden davon abhalten zu können, bei der Konkurrenz (vor allem bei Daimler-Benz) einzukaufen. Jan Wilsgaard und Crew gingen erneut an's Werk: sie kombinierten die Front des P 358-Prototyps (oder diejenige des anderen Prototyps PV 644) mit der Serienkarosserie des P 140.



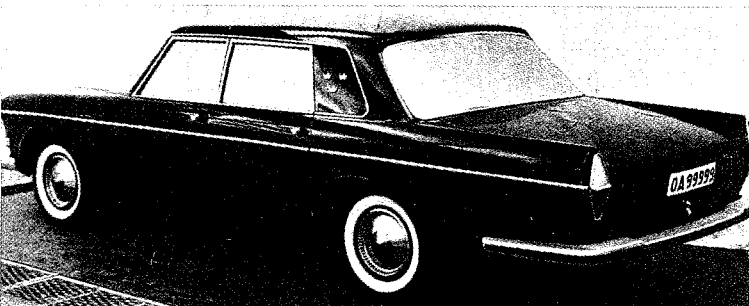
Der Volvo P 644, eigentlich als Buckel-Nachfolger geplant. Nur der Kühlergrill wurde schliesslich übernommen.



Der P 358, der grosse 8-Zylinder-Wagen, als Tonmodell »VIP-Fahrzeug« mit verdeckten hinteren Seitenscheiben, die mit 3 Kronen verziert waren. Scheinbar war es schon früher so, dass Politiker weder nach links noch nach rechts blicken...



Die normale Ausführung hatte keine »Scheuklappen«. Der P 358 hätte einen riesigen Kofferraum bekommen. Gewisse Ähnlichkeit zeigt sich zum Opel Admiral.



Mitte der 60er Jahre sehr beliebt: Heckflossen mit senkrecht stehenden Lichtern. Da haben wir's: Dieser Volvo sollte auch den »Amis« gefallen. Die prägten aber just da den Begriff »Compact Car« - Göteborg wurde vorsichtig.

Im Herbst 1968, also zu Beginn des Modelljahres 1969, war der Volvo 164 dann endlich geboren. Der Innenraum entsprach dem des 140. Der Abschnitt vor der Frontscheibe wurde etwas verlängert, um den Sechszylinder-Reihenmo-

tor B 30 unterbringen zu können. Der Radstand mass 270 cm (260 cm beim Volvo 140) und die Spurweite blieb unverändert. Der B 30-Motor mit 2.978 cm³ lieferte 130 DIN-PS bei 5000 U/min und 145 SAE-PS bei 5.500 U/min.

Ausserdem besass er eine siebenfach gelagerte Kurbelwelle. Die Zylinderabmessungen entsprachen den Vierzylinder-B20-Motoren. Kolben und Teile des Ventiltriebs waren bei beiden Typen identisch, so dass man ohne weiteres beim neuen B 30-Aggregat von einem B 20 mit zwei zusätzlichen Zylindern sprechen kann. Der Motor des Volvo 164 hatte zwei Stromberg-Vergaser und das gleiche Abgasreinigungssystem wie bei den Vierzylindern. Das Getriebe, welches von ZF hergestellt wurde, besass als »Fernbedienung« einen kurzen Schalthebel neben dem Fahrersitz, der über ein Gestänge mit dem Getriebe verbunden war. Das war neu. Overdrive, Automatikgetriebe und Servolenkung waren ebenfalls orderbar.

Der Innenraum mit den bequemen Stoffpolstern wirkte luxuriös. Das spartanische Armaturenbrett mit dem Breitbandtacho und seiner Holzimitation passte aber nicht so recht in die Preisklasse. Da waren die ab 1971 als Sport-Originalzubehör erhältliche Rundinstrumente doch weitaus schöner (und heute äusserst gesucht!).

Die Fahrleistungen war für diese Zeit ausgesprochen gut. Die Höchstgeschwindigkeit des 164 betrug etwa 175 km/h und die Strassenlage entsprach trotz der durch die schwerere Maschine aufgetretene Kopflastigkeit voll dem Volvo-Standard. Die Basisversion kostete 25.500,- Kronen gegenüber 20.550,- Kronen für den Volvo 144 S. Ein Mercedes 250 mit etwa der gleichen Leistung kam einen 29.500,- Kronen zu stehen. Das war damals eine Menge Geld, und so wurde der Volvo 164 in Schweden auch nicht so häufig gekauft.

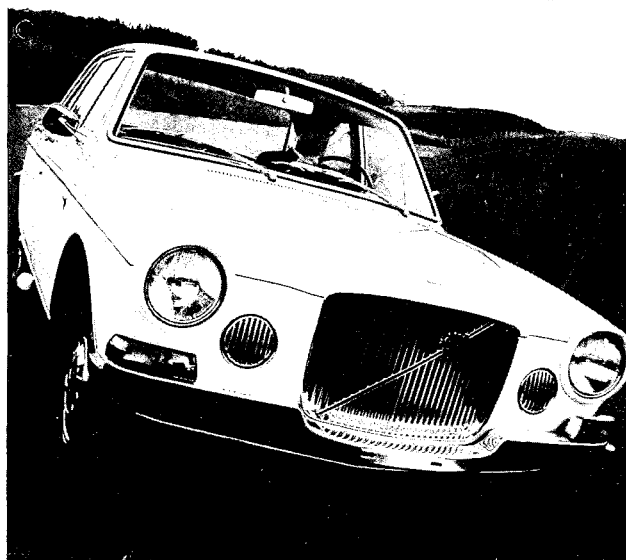


Links: Ein Prototyp des 164. Die Blinker waren noch direkt am Kotflügel angeschraubt. Sonst entsprach er weitgehend dem Serienmodell. In den ersten Produktionsjahren wurden dann auch die hier sichtbaren, heute selten zu erblickenden Radkappen montiert, die auf die entsprechend geformte Felge gesteckt wurden.

Unten: Eines der ersten Serienfahrzeuge mit dem B 30 A Motor. Die Modelle des Jahres 1969 verfügten über verchromte Gitter (statt der Nebelscheinwerfer), die wie Luftpfeiler aussahen, aber keine waren.



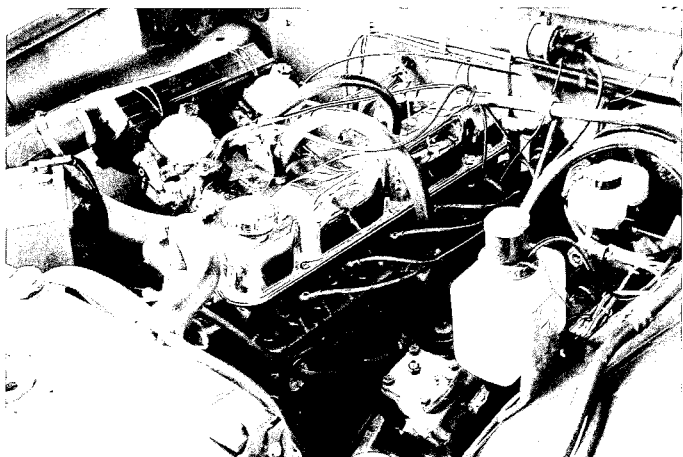
Oben: der luxuriöse Innenraum des 164, Modelljahr 1970



Unten: Endabnahme im Torslanda-Werk 1971. In »Pole Position« eine Europa-Version des 164, dahinter Modelle der Serie 140.



Die junge Dame "beweist" es: Der Volvo 164 wird auch von zarter Hand spielend gefahren. Und - e. Volvo sorgt dafür, dass unser Schatz sicher wieder nach Hause kommt... wer dachte 1971 schon ans Anschnallen und an Kopfstützen? Im 164 gehörten diese Details neben seiner robusten Bauweise zur Serienausstattung! Zugegeben: Mit dieser jungen blonden Dame im zeitgenössischen Mini-Rock wurde diese Botschaft recht geschickt herübergebracht.



Der B 30 A Motor mit 2 Stromberg-Vergasern leistet 130 PS. Dass man 3,0 l Hubraum mehr PS hätte entlocken können, ist klar. Jedoch kam die "sanfte" Auslegung der Lebensdauer sehr zugute. Der B 30 gibt in vielen Fällen auch nach 300.000 km nicht auf. Der verchromte Frontdeckel im Bild ist nicht original, aber sehr schön.

Im Hinblick auf die Vorstellung des Typs P 164 betrieb man bei Volvo übrigens echte Geheimniskrämerei. Mit viel Geschick baute man zum Beispiel den Sechszylinder-Motor zuerst in einen Volvo 144 und dann in einen Opel, wobei diese Kombination dann scherzhafter Weise unter der Bezeichnung »Vopel« lief. Erst danach schickte Göteborg die 164er-Karosserie auf die Strasse. In diesem Wagen wurden auch das neue Getriebe von ZF und die leichtgängige Servolenkung zu Testzwecken eingebaut.

Dann kam das Kraftpaket »164 E«

Im Herbst 1971, also im Hinblick auf das Modelljahr 1972, wurde nebst dem B 30 A-Motor neu auch die Einspritz-Version mit der Bezeichnung B 30 E (USA B 30 F) eingeführt. Das Triebwerk leistete als B 30 E 160 DIN-PS (175 SAE-PS) und das Modell wurde »164 E« getauft. Die Fahrleistungen waren gegenüber dem Basis-164er gewaltig gesteigert worden. Der rund 1.400 kg schwere Wagen vermochte sich ohne weiteres in etwa 10 Sekunden von 0 auf 100 km/h und auf eine Spitze von etwa 190 km/h zu katapultieren.

Im Herbst 1972 unterzogen die Designer in Göteborg den 164 einer Kur. Der Kühlergrill musste modifiziert und gekürzt werden und zwar vor allem deshalb, weil die grösseren Stossstangen für die USA unterzubringen waren. Die Serie 160 erhielt für den Jahrgang 1973, wie auch die Serie 140, ein neues Armaturenbrett, ein geändertes Heck und Rohrverstärkungen in allen Türen. Ausserdem wurden dem Wagen vorne innenbelüftete Scheibenbremsen spendiert. 1974 wurden dem 164 E (der 164 mit Vergasermotor wurde nicht mehr angeboten) für alle Märkte noch wuchtigere Stossfänger eingeführt. Auch verschwanden die kleinen Flügelfenster in den vorderen Türen. Als welterstes Auto wurde der

Volvo 164 nicht mehr am Fließband, sondern ab diesem Modelljahr im nagelneuen Werk in Kalmar, an der schwedischen Ostküste, in Gruppenarbeit auf den weltweit berühmt gewordenen »Montage-Inseln« hergestellt

Luxus-Version »Top Executive«

Ebenfalls 1974 wurde auf bestimmten Märkten die Luxusversion 164 TE (Top Executive) eingeführt. Dieses Flaggschiff par excellence wartete mit noch mehr Luxus als der 164 E auf und war hierdurch direkt prädestiniert für den Einsatz als VIP-Fahrzeug (VIP = Very Important Person).

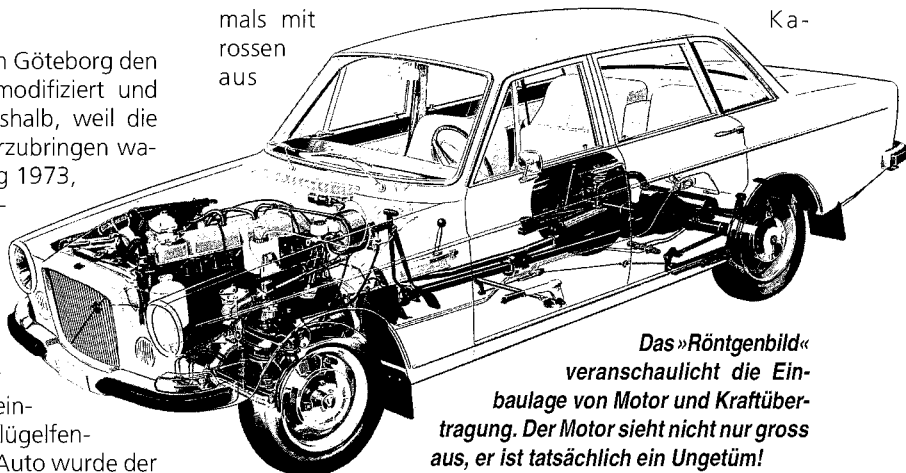
Der Volvo 164 E blieb auch nach der Lancierung der Volvo Serie 240, im Frühherbst 1974, noch rund ein Jahr im Programm. Allerdings beschränkte sich der Verkauf 1975 primär auf den nordamerikanischen Markt, als der 264 als Nachfolgermodell mit dem EURO-V6 (PRV)-Motor dort eingeführt wurde.



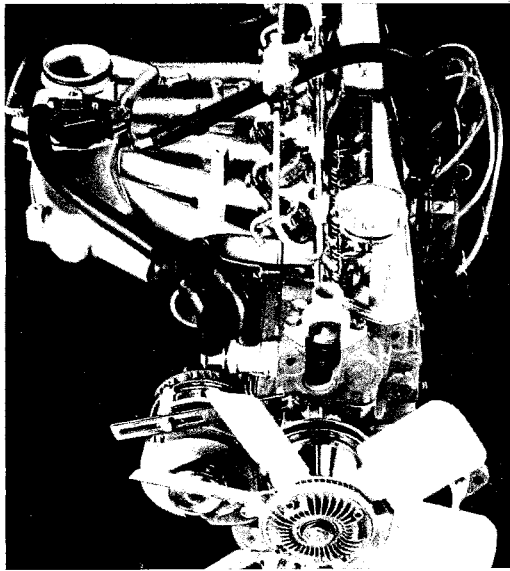
Oben: Ein früherer 164 E

Exportserfolge

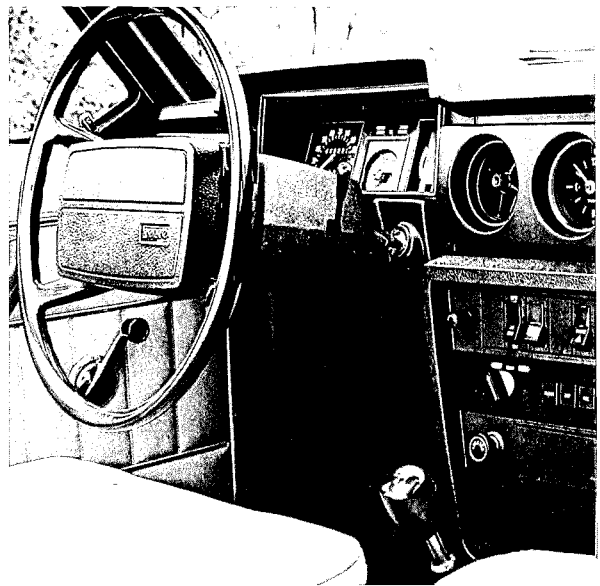
Insgesamt betrachtet war der Volvo 164 während seiner nur siebenjährigen Bauzeit ein bemerkenswerter Exportschlager. Obwohl er in Schweden selber nicht so sehr verbreitet war, war er doch das meistgekaufteste Sechszylinder-Auto des Heimatlandes. Insgesamt wurden 155.068 Volkos der Serie 160 gebaut. Das ist viel für ein Automobil dieser Preisklasse, denn der 164 galt damals als ausgesprochen teuer. Manch einer wird sich daran erinnern, dass der 164 von Nichtken- nern oftmals mit Ka-rossen aus



Das »Röntgenbild« veranschaulicht die Einbaulage von Motor und Kraftübertragung. Der Motor sieht nicht nur gross aus, er ist tatsächlich ein Ungetüm!



Der B 30 E Motor mit D-Jetronic von Bosch. Die mächtige Ansaugbrücke mit einer grossen Drosselklappe ist normalerweise von einem runden flachen Luftfilter bedeckt. Gut zu erkennen die Einspritzdüsen, die dem »E« immerhin 30 PS mehr "reinpfeifen"! Mit dieser Maschine war der Volvo 164, gemessen an seinem Gewicht, ausreichend motorisiert. Ausserdem ist der Einspritzer um einiges agiler und drehfreudiger.



Das neu gestaltete Armaturenbrett im P 164 ab Modelljahr 1993.

Stuttgart verwechselt wurde, was zumindest in Deutschland sicher kein Nachteil war. Dies lag in erster Linie an dem mächtigen Frontgrill. Desweiteren konnte man ihm eine gewisse Ähnlichkeit zu bestimmten Rover-Typen nicht absprechen. Das gefiel den Engländern. Der Volvo 164 wurde "auf der Insel" recht flott verkauft, sogar die britische Polizei durfte ihren inländischen Marken vereinzelt untreu werden - und im Volvo 164 auf Gangsterjagd gehen.

kenwagen und VIP-Fahrzeuge für Landes-Oberhäupter (z.B. ehem. DDR, Südafrika). Auch der erste Prototyp für den Volvo 262 Coupé entstand auf Basis des 164. Ein 74er-Modell wurde hierbei zum zweitürigen Coupé (162 C) umgewandelt.



Die 164er des Modelljahres '73 (hier eine Europa-Ausführung) erhielten einschneidende Änderungen: Der Kühlergrill wurde gekürzt und war nun aus Kunststoff, der Stossfänger darunter nun gerade. Auf nebenstehenden Bildern sehen Sie weitere Neuerungen innen und aussen.

In manchen Ländern wurde der Volvo 164 sogar als Polizei-Fahrzeug geordert. Die Kantonspolizei Waadt in der Schweiz kaufte 1969 / 70 ein halbes Dutzend für den Autobahndienst. Auch in Holland lief der 164 mit Blaulicht versehen, und die Engländer bestellten 1972 sogar den "E" für eilige Einsätze. Schweden gab indessen der Serie 140 als Polizeiwagen den Vorzug, wohl insgesamt aus Kostengründen.

Die wohl markanteste Sonderanfertigung auf Basis Volvo 164 entstand im Hinblick auf den Genfer Salon 1971. Der italienische Carrossier Zagato zeigte einen möglichen Nachfolger für den Volvo P 1800, ein schnittiger 2-Türer unter der Bezeichnung Volvo »3000 GTZ«.

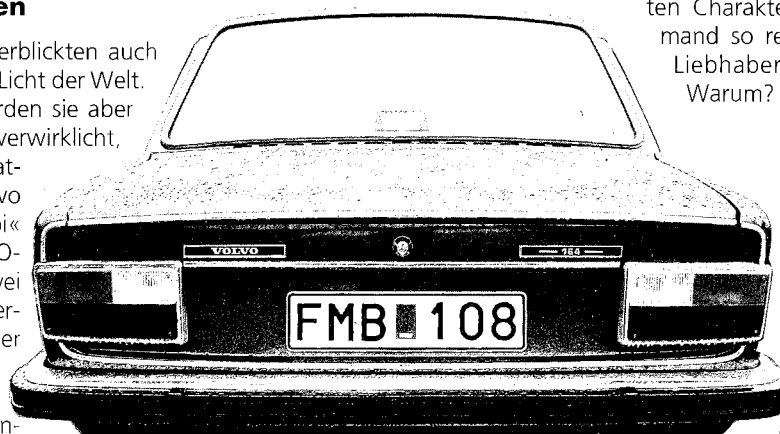
Sonderanfertigungen

Auf Basis des Volvo 164 erblickten auch einige Sondermodelle das Licht der Welt. In den meisten Fällen wurden sie aber nicht durch Volvo selbst verwirklicht, sondern entstanden in Privat-Initiative auf Basis des Volvo 145: ein paar »165 Kombi« wurden geboren. VOLVO-FAN sind in Schweden zwei Exemplare analog dem 164er-Modelljahr 1973 und einer nach Modell 1974 (siehe Seite 42) bekannt. Es entstanden auch Cabrios, Kran-

Ein Klassiker mit klar steigender Tendenz

Noch bis vor nicht allzulanger Zeit konnte man den Volvo 164, wie auch die Modelle der Serie 140, zum Butterbrot-Preis erwerben. Für den Aristokraten aus Schweden, dem stolzen Auto mit seiner ausgeprägten Charakteristik, wollte niemand so recht angemessene Liebhaberpreise bezahlen.

Warum? Weil dieses Auto im Unterhalt bis heute ausgesprochen kostspielig ist. Versicherung und Steuer sind



Ein 73er Modell mit Vergasermotor. In diesem Modelljahr wurden bereits hauptsächlich Einspritzer verkauft.

satt (besonders in der Schweiz wird das "Limit nach nach oben offen" knapp überschritten: Hubraum über 2963 cm³ ist die höchste Versicherungsklasse, Hubraum des 164 = 2978 cm³, "dicht vorbei ist auch daneben..."). Der 164 ist so nach US-Spezifikationen ein »Big Car«. Ausserdem gilt er mit seinem 3-Liter-Triebwerk aus den 70er Jahren nicht gerade als Kostverächter. Diese Situation wird sich aber ändern.

Obwohl der 164 so gesehen nicht besonders interessant ist, wächst das Interesse an diesem grandiosen Auto international. In Schweden und Deutschland gibt es schon lange modellspezifische Clubs. Die Preise für einen 164 des Modelljahres 1969 im guten Zustand 2 können heute ohne weiteres bei 8.000,- bis 10.000,- Franken / DM, die eines 164 E vom Modelljahr 1972 in gleichem Zustand zwischen 10.000 und 14.000 Franken / DM liegen. »Schwarten« erstet man teilweise schon für 1.500,-. Aber Vorsicht: Ein Komplettaufbau eines 164 kann extrem teuer werden, denn die Teile, die man braucht, summieren sich schnell in astronomische Werte! Die nachfolgenden Kauftips sollen es Ihnen erleichtern, den "richtigen" zu finden.

Für die Zukunft wird der Volvo 164 zu Recht zweifellos weiter an Interesse gewinnen. Einige Leute, die den 164 einst gedankenlos der Schrottpresse übergaben, werden sich sehr bald mächtig ärgern, dies getan zu haben. Denn auch er wird bald zu den typischen Volvo-Klassikern gehören, und zwar zu den besonders seltenen. Der 164 wird seinen Platz in der Volvo-Geschichte bekommen, eine Mauerblümchen-Rolle, versteht sich. Aber gerade deshalb,

Der Volvo 164 in seiner Zeit

Was war auf der Welt los in der Zeit um 1970, was beschäftigte uns derzeit, als der Volvo 164 das Licht der Welt erblickte? "Ach ja, ich erinnere mich wieder", werden einige von Ihnen denken. VOLVO-FAN hat ein paar interessante Daten gesammelt:

Politik Grönland: Amerikanische B-52-Bomber mit Wasserstoffbomben abgestürzt · Memphis: Bürgerrechtler Martin Luther King ermordet · Berlin: Attentat auf Studentenführer Rudi Dutschke · Nigeria: Hungerkatastrophe in Biafra · Los Angeles: Präsidentschaftskandidat Robert Kennedy wird ermordet · CSSR: Warschauer-Pakt-Truppen schlagen den »Prager Frühling« nieder · Ohrfeige für Bundeskanzler Kiesinger · USA: Richard Nixon als 37. Präsident vereidigt · Kairo: Arafat zum PLO-Vorsitzenden gewählt · Frankreich: De Gaulle tritt ab · SPD und FDP bilden "kleine Koalition" · Vietnam: Massaker der US-Armee in My Lai · Erstes innerdeutsches Treffen Stoph - Brandt · Österreich: Kreisky wird Bundeskanzler · USA weiten Vietnamkrieg auf Kambodscha aus · Radikale Palästinenser entführen vier Flugzeuge · Oder-Neiße-Grenze wird festgelegt.

Wirtschaft BRD: Einführung der Mehrwertsteuer · Ruhrkohle AG wird gegründet · Auto-Union fusioniert mit NSU · Hochkonjunktur lässt Zahl der Gastarbeiter steigen

Technik Ägypten: Ramses-Tempel von Abu Simbel erfolgreich versetzt (wegen Staudamm) · Jungfernflug des ersten Überschall-Passagierflugzeugs (TU 144) · Jungfernflug des »Jumbo-Jets 747« · Dramatische Rettungsaktion der Raumkapsel Apollo 13 · Heyerdahl überquert mit RA II den Atlantik

Kultur Woodstock-Festival · Düsseldorf: Neues Schauspielhaus eröffnet · »Beatles« gehen getrennte Wege · Diskussion um die »Sexwelle« · Jochen Rindt verunglückt tödlich · Eddy Merckx gewinnt die »Tour de France« · Mexico: Olympiade in Mexico City und Grenoble

und wegen der Leistung - ist er besonders begehrenswert. Es macht noch heute Spass, gerade den 164 E mit neuzeitlichen Autos zu messen - nur selten zieht er den Kürzeren, denn er war für 70er-Jahre-Verhältnisse über-, für heutige Verhältnisse immer noch recht gut motorisiert. Eben ein Wolf im Volvo-Pelz, auch wenn es ihm die meisten Schafe nicht ansehen.

Kauf-Argumente

Wer nun Interesse an diesem Volvo bekommen hat, sollte bei der Anschaffung einige Dinge beachten. Grundsätzlich kann man sagen, dass der 164 ein grundsolides, langstrekenerprobtes und vollgasfestes Automobil ist. Die ganze Konstruktion ist für die Dauer gebaut. Aber auch er hat einige wenige typische Schwachpunkte, die man kennen sollte, weil sie teuer werden können.

Im Ganzen ist der grosse Volvo ein genial konstruiertes Auto, das seiner Zeit um Jahre voraus war. Es türmt sich nicht einmal die Frage auf, ob er in Schweden oder Belgien montiert wurde, denn weitaus die meisten 164er wurden in Torslanda, Göteborg oder Kalmar auf den Weg geschickt. Die Belgier zählen bei diesem Typ fast nicht (und fallen bis heute nicht unangenehm auf). Grundsätzlich sind die späteren Modelle rostanfälliger als die früheren. Einige 164er wurden sogar in Kanada montiert.

Man kann aber zwischen mehreren Charakteren unterscheiden: der Vergaser ist der ruhigere, mit frühem Baujahr auch der Ursprünglichere. Der Einspritzer mit 160 PS ist in den frühen Ausführungen ab Modelljahr 1972 sicherlich der schnellste, weil PS-stark und noch relativ leicht. In den Jahren danach kamen immer mehr Ausstattungs-Möglichkeiten dazu, die den 164 schwerer und schwerer machten. Und auch hässlicher: Die dicken Stossfänger, die ab dem Modelljahr '74 installiert wurden, sind nicht jedermanns Sache. Aber ab hier legte dieser Volvo im Komfort noch einmal zu. Etliche elektrische Helfer wurden eingebaut.

Welchen 164 wollen Sie? ...gar keinen? Na gut, dann lassen Sie's. Sie wollen? Na, dann kommen eigentlich nur drei Varianten in Frage: Der »Ur-164« mit 130 PS, der flotte, optisch gemässigte mit 160 PS, und der »U.S.« mit neuzeitlichen Details und wuchtigen Stossfängern. Jeder von ihnen hat sein Gesicht.

Allen ist eines gemeinsam: Sie sind rund 20 Jahre alt und rosten an bestimmten Stellen. Das ist aber nichts Besonderes. Auch ein Amazon mit rund 20 Jahren rostet irgendwann. Ein Auto aus Köln, Rüsselsheim, Wolfsburg oder Ingolstadt ist nach solch einer Zeit in der Regel überhaupt nicht mehr vorhanden. Alte Volvos gibt's noch viele. Wir

Ein unscheinbares Symbol für ein besonders exklusives Modell

Das hier ist der Volvo 164 TE, die neueste Version des an sich schon sehr exklusiven 164 E, der in seiner Klasse zu den europäischen Spitzenmodellen zählt. Selbstverständlich sind Sicherheit, Komfort und Wirtschaftlichkeit nach wie vor Trumpf geblieben.

Sollten Sie den Volvo 164 E noch nicht kennen, überzeugen Sie sich bitte anhand unserer Hauptbroschüre oder noch besser persönlich davon, wieviel Komfort und Sicherheit das Grundmodell bereits bietet. Der Wagen wird höchsten Ansprüchen gerecht.

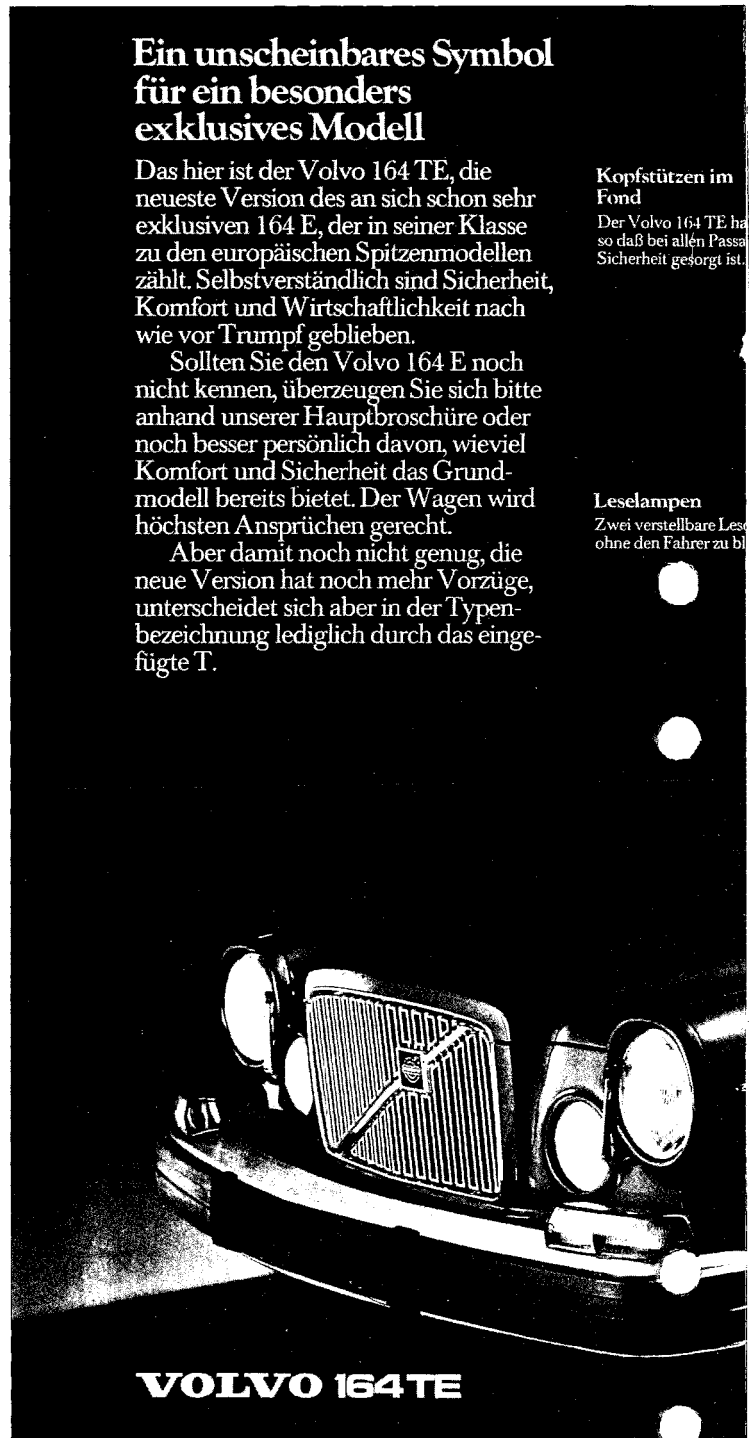
Aber damit noch nicht genug, die neue Version hat noch mehr Vorzüge, unterscheidet sich aber in der Typenbezeichnung lediglich durch das eingefügte T.

Kopfstützen im Fond

Der Volvo 164 TE hat so daß bei allen Passagen Sicherheit gesorgt ist.

Leselampen

Zwei verstellbare Leselampen ohne den Fahrer zu blenden

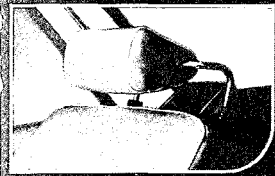


VOLVO 164 TE

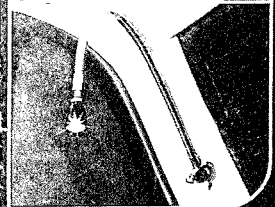


Oben: Die grosse Abbildung zeigt die Doppelseite eines sehr seltenen Prospekt-Folders zum ebenfalls raren 164 TE. Da man diese Werbebroschüre fast nie zu Gesicht bekommt, zeigen wir sie einmal in (fast) voller Grösse. Bemerkenswert die Ausstattung, auf die Volvo damals zu Recht stolz war.

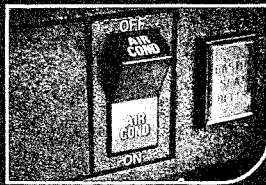
Linksein 164 E in US-Ausführung. Details wie Weisswandreifen, Positionsleuchten, fehlende Nebelscheinwerfer zeichnen diese Exportvariante aus. Ja, und natürlich die wuchtigen Stossfänger, die der Volvo dem »wildem Westen« zu verdanken hat, und mit denen alsbald alle 164er "verziert" waren. Sehr sicher, aber auch sehr sicher ziemlich grausig im Design.



zusätzlich zwei Kopfstützen im Fond, sorgen für größte Bequemlichkeit und

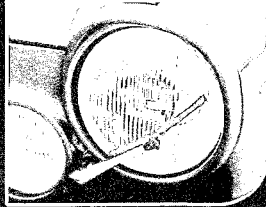


Lampen im Fond. Geben gutes Licht, wenn es dunkel wird.



Klimaanlage

Für stets angenehme Temperatur sorgt die Volvo-Klimaanlage. Selbst an heißesten Sommertagen ist es im Wagen wohlthuend kühl.



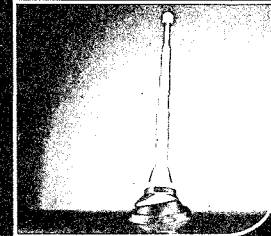
Scheinwerfer-spüler und -wischer

Was das Scheinwerferlicht für die Sicherheit bedeutet, weiß jeder, der bei schlechtem Wetter Auto fahren muß. Der Volvo 164 TE hat deshalb eine so wirksame elektrische Spüler- und Wischanlage für die Scheinwerfer, daß stets die volle Lichtkraft erhalten bleibt.



Stereo-Radio und Tonbandgerät kombiniert

Eine Spezialanfertigung von Volvo. Mit zwei Lautsprechern in den Vordertüren und zwei weiteren im Fond. Auch bei geringer Lautstärke können alle Passagiere gut hören.



Automatische Antenne

Vom Fahrer zu betätigen. Bei ausgeschaltetem Radio wird die Antenne im hinteren Kotflügel versenkt.



wissen das alle nur zu gut und haben uns vorgenommen, unsere soliden Volvos entsprechend zu erhalten.

Beim 164 kostet hier jeder Schritt ein wenig mehr. Man kann ihn als recht komplexes Auto einstufen, mit viel Technik und Details. Nichts an ihm geht von Hause aus kaputt, aber wenn 20 Jahre um sind, will er Neues sehen. Achten Sie beim Blech vor allem auf die hinteren Radläufe (bei denen 3 Bleche zusammenlaufen!) und die Türen. Hier werden Reparaturen teuer, wenn man nicht pfuschen will. Mit einem Eimer Spachtel bringt man jeden Wagen durch die Kontrolle, aber nicht in einen guten Zustand, denn eingeschweisste Reparaturbleche oder zugeschmierte Türunterkanten halten bekanntlich nicht lange. Da müssen Neuteile her, und die sind teuer. Hingegen sind durchgerostete vordere Kotflügel nicht so tragisch. Man kann sie wechseln, und meistens ist das Blech darunter kaum

angegriffen. Ebenso die Reserverad-Mulden, deren Ersatz nicht erwähnenswert ist. Abgesehen von der Kofferklappe, die an der Kante fast immer durch ist, aber standardmässig leicht ersetzt werden kann, rostet der 164 nicht übermässig stark.

Richtig teuer wird's erst beim Unfall. Aber hier zahlt ja meistens eine Versicherung, vorausgesetzt, der Volvo ist in so gutem Zustand, dass der Prüfer ihm nicht einen Totalschaden attestiert. Hier liegt ein wichtiger Punkt: Nur wenige 164er haben einen Zeitwert von mehr als 15.000,- Stutz, die meisten liegen so um 8.000. Rauscht Ihnen jemand ins Genick, sind schnell 10.000 Taler für die originale Reparatur veranschlagt, weil die Teile teuer sind. In vielen Fällen bedeutet das versicherungsmässigen »Totalschaden«. An dieser Hürde sind wohl viele Volvos dieses Typs gescheitert. Sie wurden Teileträger oder "entsorgt".

Zur Mechanik. In der Regel ist ein 164 nicht klein zu kriegen, wenn man ihn nicht total gestört fährt. Und da dies kaum einer tut, kann man sagen: an Robustheit kaum zu überbieten. Lediglich die elektrische Anlage beim 164 E ist wartungsbedürftig. Fällt die Rechner-Einheit oder ein Druckfühler aus, steht das Auto in der Regel und es geht ins Geld. Aber auch nur, wenn Sie einen "ahnungslosen" Boschdienst mit der Reparatur beauftragen. Hier wird man in der Regel die Schulter zucken, obwohl das Equipment meistens irgendwo im Keller liegt. Aber das weiss in solchen Momenten keiner mehr. Läuft er jedoch (und das tut er normalerweise), ist der 164 E beeindruckend. Die Kraftentfaltung ist enorm, das Drehmoment gigantisch. Mit dem fahren Sie noch heute so manchen Neu-Geburten lässig um die Ohren: Spätestens auf der Autobahn kosten Sie diesen Klassiker aus - er bringt Sie sanft, sicher und schnell ans Ziel. Sie werden nicht fassen können, dass dieser Wagen 20 Jahre alt ist.



Dieser als Nachfolger des Volvo P 1800 gedachter Prototyp stammte von Zagato, basierte auf dem 164 und hatte auch schon einen Namen: »Volvo 3000 GTZ«.

164 den attraktivsten Gegenwert für's Geld. Zu den Raritäten zählen heute ganz bestimmt die Modelle von Tekno Dänemark, die nur noch einigem Glück als Einzelstücke ergattert werden können.

Tekno Holland bot den Volvo 164 ebenfalls in der ursprünglichen Ausführung von 1969-1972 an. Diese Modelle sind heute noch leichter zu bekommen. Besonders an Börsen tauchen die Holländer-Versionen recht zahlreich auf, obwohl die Preise im Durchschnitt bereits zwischen 80 und 120 Franken liegen.

Ein selbst umgebauter Volvo »165« im 1974er Look in Mantorp 1992, wobei man allerdings annehmen muss, dass die Basis doch ein recht junger 245 bot. Indizien: die Rücklichter und die verräterischen schwarzen Aussenspiegel.



Sind Sie viel auf der Landstrasse unterwegs, sollten Sie unbedingt versuchen, ein Overdrive-Getriebe für den 164 zu beschaffen (was nicht ganz einfach ist). Mit Overdrive, vor allem, wenn Sie dies auch auf den zweiten und dritten Gang schalten (das ist nicht original, aber machbar), gibt es bei verfügbaren sieben Vorwärtsgängen praktisch kein Drehzahlloch mehr. Der Volvo scheint aus einem Dornröschenschlaf zu erwachen und erinnert an einen Sportwagen. In dieser Version ist der Volvo 164 keine behäbige Komfort-Limousine mehr, sondern eher ein Fahrzeug, das zum aktiven Autofahren herausfordert. Man wundert sich, was da geht. Aber: "Handle Overdrive with care" - nicht einfach unter Vollast reinhauen und sich hinterher bei VOLVO-FAN für diesen Tip beschweren! Nur mit Gefühl und Köpfchen eingesetzt, ist der Overdrive dann eine Garantie für 50% mehr Fahrspass.

Der 164 als Modellauto

Auch vom Sechszylinder-Volvo boten verschiedene Hersteller meist schicke Modelle in unterschiedlichen Maßstäben an. Für den Sammler bilden die 1:43 Modelle des Volvo

Neben der Zivilversion, die in dunkelgrün, weinrot, hellblau-metallic und dunkelblau angeboten wurden, gab es auch eine Polizeiversion. Die Varianten in dunkelgrün und weinrot sind übrigens über VOLVO-FAN erhältlich. Polystyl aus Italien ist der dritte Hersteller, der ansehnliche 164er Modellautos baute. Sie verwendeten den 74er-Jahrgang und legten sowohl eine Version im Maßstab 1:25 als auch eine kleine 1:44-Variante auf. Von beiden Grössen gab es sowohl Zivilversionen in verschiedenen Farben als auch Polizei-Ausführungen. Wie vom Erdboden verschluckt scheinen plötzlich die 1:25-Modelle zu sein. Modellauto-Freaks wissen jedenfalls zu berichten, dass die seit einigen Monaten auf den Börsen nicht mehr zu finden seien.

Dass wir in diesem Artikel über den Volvo 164 so detaillierte Angaben bezüglich Fahrgestell-Nummern, Jahresverkaufszahlen und ausgelieferten TE-Modellen machen konnten, haben wir Verena Probst und Franz Schübach von der Volvo Automobile (Schweiz) AG sowie den Herren Beat Häusermann und B. Wasmer von der Häusermann Automobile AG zu verdanken. Ebenfalls versorgte uns Norbert Oertel aus Hamburg, der bei der Entstehung dieses Heftes gerade am Bodensee verweilte, mit guten Informationen. Tack så mycket!

Die einzelnen Modelljahre im Detail

1969

164, 164 Overdrive, 164 Automatik (Interne Bezeichnung: 164 S)

Der Modelljahrgang 1969 war der erste des Volvo 164. Das Auto wurde erstmals im August 1968 der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Modelle 164 S sind heute am wenigsten verbreitet. Einzelne Ausführungen wurden mit vorderer durchgehender Sitzbank ausgerüstet. In der Schweiz wurden 72 Exemplare verkauft. Darunter befindet sich auch eine grosse Besonderheit: die Chassis-Nr. 15!

Chassis-Nr.: 1 - 14100
 Gebaut: August 1968 - Juni 1969
 Motor: B30 A, 6 Zylinder, 2978 cm³, 130 DIN-PS bei 5000 U/min, max. Drehmoment 21 mkp bei 2500 U/min.
 Ausrüstung: Stoffbezüge, Spezial-Verbundglas-Windschutzscheibe, Taschen an Sitzlehnen.
 Auf Wunsch: Servolenkung, Schiebedach.
 USA zusätzlich: Kopfstützen vorne, Positionsleuchten an den Kotflügeln, Weisswandreifen

Masse und Gewichte: Länge 470,5 cm, Breite 173,5 cm, Radstand 270 cm, Leergewicht 1360 kg

Farben: schwarz, rot, blau, dunkelblau, weiss, gelb, dunkelgrün, hellgrau, blau-met., burgunderrot

Preise CH: sFr. 18.500,- bis 20.900,-

1970

164, 164 Overdrive, 164 Automatik (interne Bezeichnung: 164 T)

Der Verkauf nahm sprunghaft zu. In der Schweiz wurden im Modelljahr 1970 bereits 129 Volvo 164 verkauft.

Chassis-Nr.: 14101 - 34301
 Gebaut: August 1969 - Juni 1970
 Motor: B 30 A, 6 Zylinder, 2978 cm³, 130 DIN-PS bei 5000 U/min, max. Drehmoment 21 mkp bei 2500 U/min.

Ausrüstung / Änderungen: Connolly-Lederbezüge, Spezial-Verbundglas-Windschutzscheibe, getönte Scheiben, Heckscheibenheizung, Kopfstützen, 2 Halogen-Nebelscheinwerfer, Zwangsentlüftung, Auf Wunsch: Servolenkung, Schiebedach. USA zusätzlich: Positionsleuchten an den Kotflügeln, Weisswandreifen.

Masse und Gewichte: 470,5 cm, Breite 173,5 cm, Radstand 270 cm, Leergewicht: 1315 - 1350 kg

Farben: wie Modelljahr 1969

Preise in CH: sFr. 19.100,- bis sFr. 21.100,-

1971

164, 164 Overdrive, 164 Automatik (Interne Bezeichnung: 164 U)

Die Verkaufszahlen erhöhten sich 1971 nur geringfügig. In der Schweiz wurden mit 114 Exemplaren gar 15 Autos weniger abgesetzt als 1970.

Chassis-Nr.: 34302 - 54692
 Gebaut: August 1970 - Juni 1971
 Motor: B 30 A, 6 Zylinder, 2978 cm³, 130 DIN-PS bei 5000 U/min, max. Drehmoment 21 mkp bei 2500 U/min

Ausrüstung / Änderungen: Lederbezüge, Servolenkung, Spezial-Verbundglas-Windschutzscheibe, getönte Scheiben ringsum, Heckscheibenheizung, 2 Halogen-Nebelscheinwerfer, 5 1/2 J-15"-Felgen mit Radzierringen und neuen Radkappen, Auf Wunsch: Schiebedach. USA zusätzlich: Weisswandreifen, Positionsleuchten an den Kotflügeln.

Masse und Gewichte: Länge 470,5 cm, Breite 173,5 cm, Radstand 272,0 cm (andere Tankposition), Leergewicht 1335 - 1365 kg.

Farben: schwarz, weiss, rot, gelb, burgunderrot, blau-met., grau, dunkelblau, dunkelgrün, gold-metallic

Preise in CH: sFr. 19.900,- bis sFr. 21.900,-

1972

164, 164 Overdrive, 164 Automatik, 164 E, 164 E Overdrive, 164 E Automatik (Interne Bezeichnung: 164 W)

Mit der zusätzlichen Einführung des starken Einspritzers bekam auch der Absatz wieder Auftrieb. In der Schweiz wurden stolze 183 160er verkauft.

Chassis-Nr.: 54.693 - 76.353
 Gebaut: August 1971 - Juni 1972
 Motoren: B 30 A, 6 Zylinder, 2978 cm³, 130 DIN-PS bei 5000 U/min, max. Drehmoment 21 mkp bei 2500 U/min. B 30 E, 6 Zylinder Einspritzer, 2978 cm³, 160 DIN-PS bei 5500 U/min, max. Drehmoment 23,5 mkp bei 2500 U/min (USA: B 30 F, 138 hp / 5500 r.p.m.)

Ausrüstung / Änderungen: Lederpolsterung, Spezial-Verbundglas-Windschutzscheibe, getönte Scheiben rundum, Heckscheibenheizung, Servolenkung, Türtaschen, Ölkühler, Innenbelüftete Scheibenbremsen vorne, 2 Halogen-Zusatznebelscheinwerfer, versenkte Türgriffe mit chromumrandeter Einfassung, »neues« Lenkrad (wurde bereits bei den letzten zwei Amazon-Modelljahren 1969 und 1970 verwendet). Kartentaschen in den vorderen Türen. USA: Weisswandreifen und Positionsleuchten an den Kotflügeln, Halogen-Nebelscheinwerfer nicht serienmässig.

Masse und Gewichte: Länge 471,5 cm, Breite 173 cm, Radstand 272,0 cm, Leergewicht 1355 - 1400 kg.

Farben: kaliforniaweiss, königsblau, british-racing-grün, weinrot, blau-met., ocker-metallic (gold), schwarz.

Preise in CH: sFr. 20.900,- bis sFr. 23.000,- (164) und sFr. 22.900,- bis sFr. 25.000,- (164 E).

1973

164, 164 Overdrive, 164 Automatik, 164 E, 164 E Overdrive, 164 E Automatik (Interne Bezeichnung: 164 Y)

Die Modernisierung der Karosserie hat offensichtlich den Verkaufszahlen des 164 gut getan. Trotz Ölkrise verkaufte sich der "Aristokrat aus Schweden" wie nie zuvor. Allein in der Schweiz wurden 202 Exemplare abgesetzt.

Chassis-Nr.: 76353 - 104854
 Gebaut: August 1972 - Juni 1973
 Motoren: B 30 A, 6 Zylinder, 2978 cm³, 130 DIN-PS bei 5000 U/min, max. Drehmoment 21 mkp bei 2500 U/min. B 30 E, 6 Zylinder, Einspritzer, 2978 cm³, 160 DIN-PS bei 5500 U/min, max. Drehmoment 23,5 mkp bei 2500 U/min (USA: B 30 F, 138 hp / 5500 r.p.m.)

Ausrüstung / Änderungen: Neu gestaltete Front mit gerader Stossstange und flacherem Grill, neues Heck, Rohrverstärkungen in allen Türen, neu gestaltetes Armaturenbrett mit Rundinstrumenten, neues Lenkrad mit Pralltopf, Reifen 175 HR 15, Lederpolster, H4-Halogenscheinwerfer, Zusatz-Halogen-Nebelscheinwerfer, Servolenkung, Ölkühler, Innenbelüftete Scheibenbremsen vorne, (164 E:) Schiebedach und Drehzahlmesser serienmässig. USA: grössere Stossstangen, Weisswandreifen, Positionsleuchten an Kotflügeln, keine Halogen-Nebelscheinwerfer.

Masse und Gewichte: Länge 472 cm, Breite 171 cm, Radstand 272 cm, Leergewicht: 1380 - 1420 kg.

Farben: weiss, dunkelblau, dunkelgrün, weinrot, blau-metallic, blaugrün-metallic, gold-metallic.

Preise in CH: Sowohl in der Schweiz als auch in der Bundesrepublik wurde nur noch der 164 E angeboten. sFr. 24.700,- bis sFr. 26.850,-

1974

164 E, 164 E Overdrive, 164 E Automatik, 164 TE Automatik (Interne Bezeichnung: 164 A)

Trotz den massigen, unästhetischen Stossfängern stiegen die Verkaufszahlen des Volvo 164 gesamt betrachtet nochmals an. Der 164 mit dem Vergasermotor, der ab und zu auch getunt wurde, hatte Volvo aus dem Programm gestrichen. Dafür kam die Luxus-Variante »Top Executive« dazu. Nach dem Boom-Jahr 1973 brach der Markt in der Schweiz ein: nur noch 97 Exemplare wurden ausgeliefert. Darunter befanden sich rund 30 »TE«. Sowohl in Deutschland als auch in der Schweiz ist die Modellversion 164 TE entsprechend sehr selten und deshalb gesucht.

Chassis-Nr.: 104855 - 134472
 Gebaut: August 1973 - Juni 1974
 Motor: B 30 E, 6 Zylinder, 2978 cm³, 160 DIN-PS bei 5500 U/min, (USA B 30 F, 138 b.h.p. Max. Drehmoment 23,5 mkp bei 2500 U/min.

Ausrüstung / Änderungen: Grosse, gummibelegte Aluminium-Stossfänger, heizbarer Fahrersitz, getönte Scheiben, Lederbezüge, Zusatz-Halogen-Nebelscheinwerfer, Servolenkung, Schiebedach für Ausführungen mit Overdrive und Automatik serienmässig. USA: übliche Ausstattungsänderungen analog davorangehenden Modelljahre; zusätzlich Klimaanlage inklusive. Zusätzlich beim 164 TE: Klimaanlage, Radio- / Stereoanlage mit 4 Lautsprechern, Überblendregler, Elektrische Antenne, Scheinwerfer-

Wisch- / Waschanlage, 2 Leselampen hinten, Schiebedach, Reservekani-ster, Teppich im Kofferraum, Ablagefach zwischen den Vordersitzen, Kopfstützen hinten, Metallicfarben, Emblem »164 TE« am Kühlergrill und am Heckblech, automatisches Getriebe.

Masse und Gewichte: Länge 487 cm, Breite 171 cm,
Leergewicht: 1380 - 1440 kg.

Farben: weiss, rot, dunkelblau, dunkelgrün, blau-metallic, blaugrün-metallic, gold-metallic

Preise in CH: 164 E: sFr. 26.500,- bis sFr. 29.500,-;
164 TE: sFr. 32.900,- bis sFr. 33.600,-

1975

164 E Overdrive, 164 E Automatik (Interne Bezeichnung: 164 B)

Die letzte Runde des Volvo 164 war eingeläutet. Auf den meisten Märkten Europas wurde der 164 im Modelljahr 1975 nicht mehr, oder nur noch bis in den Dezember 1974 angeboten, also bis zu jenem Termin, als sein Nachfolger, der 264 GL mit dem 2,7 Liter-Euro-V6, lanciert wurde. Der eigentliche 75er Volvo 164 wurde vor allem in Nordamerika verkauft. Nach wie vor hatte der dort neben der bereits eingeführten Volvo Serie 240 als Spitzenmodell auszuharren, da der 264 dort erst 1976 angeboten wurde. Ent-sprechend wurden am Auto bereits Detailänderungen ganz im Stil der Serie 240 vorgenommen. Ausserdem wurde die Serienausstattung erheblich erweitert. Für die Tatsache, dass der Wagen nicht mehr auf allen Märkten angepriesen wurde, konnte sich der Verkauf von rund 20.600 Exemplaren durchaus noch sehen lassen. In der Schweiz wurde der Volvo 164 im Modelljahr 1975 nur noch bis Dezember 1974, eben bis zum Erscheinen des 264, verkauft. Die insgesamt 28 Exemplare (darunter noch ein TE) stammten allesamt noch aus dem Modelljahr 1974. In der Schweizer Statistik ist das Chassis 132252 die höchste Nummer.

Chassis-Nr.: 134473 - 155068
Gebaut: August 1974 - Juni 1975
Motor: B 30 F (USA / Canada) mit 138 h.p. bei 5500 U/min
Europa: 145 DIN-PS bei 5.500 U/min

Ausrüstung / Änderungen: Neue Ledersitze (Design Volvo 240 / 260 mit integrierten, durchblickbaren Kopfstützen vorne), wahlweise auch Velourpolsterung, elektrische Fensterheber vorne, Handbremse neu zwischen den Vordersitzen, neue Zahnstangenlenkung wie 240, Klimaanlage, neue Embleme »164 E« im Design wie Serie 240 / 260, breitere Rückleuchten mit Nebelschlusslichtern.

Masse und Gewichte: 487 cm, Breite 171 cm, Leergewicht: ca. 1400 kg.

Farben: weiss, dunkelblau, rot, weinrot, mittelgrün, dunkelgrün, hellblau-metallic, beige-metallic, kupfer-metallic