

TEST



VOLVO 164 E

FUEL INJECTION

Sicherheit und Qualität sind die beiden Grundfesten, auf denen sich die schwedische Marke Volvo seit Jahren konsequent ein Image aufgebaut hat. Mit zunehmendem Wohlstand wird die Nachfrage und das Interesse für diese Argumente immer größer, so daß mit der Firmenpolitik Volvos in den letzten Jahren die Marktanteile nicht nur gehalten, sondern sogar deutlich vergrößert werden konnten. Freilich haftet den Wagen aus Göteborg sowohl im Styling als auch in der Technik ein gewisser Konservatismus an, was allerdings nur teilweise zutrifft und andererseits durchaus nicht negativ zu werten ist. Denn mit Konservatismus kann man — und im Falle Volvo muß man — damit Ausgereiftheit und Zeitlosigkeit verbinden. Die hohen Kosten, die für Qualität und Sicherheit zu zahlen sind und der Ruf der eher konservativen Technik sind die Hauptursachen dafür, daß alle Volvo-Typen außerhalb ihres Heimatlandes nur einen relativ kleinen Kreis arrivierter Individualisten ansprechen. Mehr als bei den Vierzylindertypen von Volvo treffen alle diese Argumente beim Flaggschiff dieser Marke zu, beim Volvo 164, der in seiner Grundversion 149.640 Schilling kostet. Bei der von uns getesteten Version mit Overdrive und Schiebedach beläuft sich der Preis dieses repräsentativen 3-Liter-Sechszylinders auf 166.710 Schilling. Für die im Testwagen ebenfalls vorhandene, ausgezeichnete Stereoanlage (für Radio und Cassetten, die Lautsprecher befinden sich in beiden Vordertüren) ist dann noch ein Aufpreis dazuzurechnen. Gewiß ein stolzer Preis! Dafür wird aber außer höchster Qualität und sorgfältigem Finish auch ein hohes Maß an Sicherheit und eine reichhaltige Ausstattung geboten: serienmäßige Verbundglasscheibe, Servolenkung, Automatikgurte, Kopfstützen, Nebelscheinwerfer, heizbare Heckscheibe, eine ausgezeichnete Heizungs- und Lüftungsanlage, eine Warnblinkanlage usw. Zu den nicht ganz erfreulichen Eigenschaften des Volvo 164 gehören ein ganz beachtlicher Benzinverbrauch und ein merklicher Unterschied der Fahreigenschaften zwischen Teilbelastung, etwa nur mit zwei Personen, und voller Besetzung mit vollem Kofferraum.

SICHERHEIT BRINGT HOHES GEWICHT UND KOSTET GELD

Die Karosserie des Volvo 164 unterscheidet sich von derjenigen der Vierzylinderreihe durch einen um 7 Zentimeter verlängerten Vorbau, der dem langen Reihen-Sechszylinder genügend Raum verschafft. Deutliches Unterscheidungsmerkmal gegenüber der 144er Reihe sind der rechteckige, etwas vorstehende Kühlergrill und die eingebauten Nebelscheinwerfer. Die Karosserie wirkt durch die hohe Gürtellinie und die vielen Chromverzierungen nicht ganz zeitgemäß, man kann ihr aber einen äußerst repräsentativen, ja aristokratischen Charakter nicht absprechen. Die Qualitäten dieser Karosserie sind mehr mit dem Verstand als emotionell von der Optik her zu erfassen. Die formsteife Fahrgastzelle mit

ihren drei integrierten Überrollbügeln, die vier dickwandigen Türen, die wuchtigen Knautschzonen vorn und hinten sind großteils aus dickerem Blech gefertigt, als heute allgemein im Automobilbau üblich. Daraus resultiert natürlich auch ein überdurchschnittliches Leergewicht, und die siebenfache Lackierung und der serienmäßige Unterbodenschutz tragen auch noch ihren Teil dazu bei. Kein Wunder also, daß amtlichen Prüfberichten zufolge, Volvos zu den langlebigsten und dem Rostfraß am längsten Widerstand leistenden „Gehäusen“ gehören.

Das Raumangebot entspricht durchaus dem, was man von einem 4 Meter und 70 Zentimeter langen Auto erwarten kann. Ausreichende Beinfreiheit für die Fondpassagiere, auch wenn es sich vorn auf den massiven Fauteuils Langbeiner

gemütlich gemacht haben. Lediglich wenn die Fondsitzbank mit drei Personen besetzt ist, merkt man, daß die wuchtigen Türen ziemlich viel von der Wagenbreite wegnehmen. Trotz des großzügigen Passagierraums bleibt in dem gewaltigen hinteren Überhang auch noch ein mehr als reichlich dimensionierter Kofferraum. Man tut jedoch gut daran, schwere Gepäckstücke — auch wenn es wegen des hohen Quersteiges nicht gerade angenehm ist — möglichst weit vorn, nahe der Hinterachse, zu verstauen, um die Fahreigenschaften nicht negativ zu beeinflussen.

Für eine tadellose Sitzposition bei jeder Körpergröße sorgen die vorderen Einzelsitze, die nicht nur in der Längsrichtung, sondern auch in der Neigung und in der Höhe verstellbar sind. Außerdem läßt



▲ **Komfort statt Sportlichkeit.** Eine gemäßigte Fahrweise paßt wegen der relativ starken Querverneigung des Wagenaufbaus besser zum 164 E als eine betont sportliche Fahrweise

Der 164 E ist das Flaggsschiff von Volvo. Vom ► 144 unterscheidet er sich äußerlich durch den längeren Vorbau und den etwas vorstehenden Kühlergrill



sich — bei Volvo schon Tradition — die Härte der verstellbaren Rückenlehnen einstellen, die mit Kopfstützen ausgestattet sind. Die Gediegenheit der Ausstattung wird durch den echten Lederbezug der Sitze unterstrichen. Da die Sitze jedoch nicht betont schalenförmig ausgebildet sind, ist das glatte Leder nicht rutschfest genug, um bei forcierter Fahrweise einen ausreichenden Halt zu geben, selbst wenn man angegurtet fährt. Die Automatikgurte des Volvo gehören übrigens zu den „bedienungsfreundlichsten“ Gurten überhaupt und es gibt hier keine Ausrede mehr, daß einem das Anlegen und Öffnen der Gurte zu umständlich sei. Sie garantieren echte Einhandbedienung! Die Fahrersitzposition erfordert allerdings auch erst ein bißchen Gewöhnung. Während bei den meisten Mittelklassewagen und erst recht bei kleineren Wagen die Pedalerie gegen-

über der Sitzmittelachse etwas zur Wagenmitte versetzt ist, sind beim Volvo wegen des wuchtigen Kardantunnels die Pedale gegenüber der Sitzmitte etwas nach außen versetzt, so daß man etwas nach außen gewendet sitzt. Solange man sich daran nicht gewöhnt hat, kann es leicht passieren, daß man beim Niederreten des Kupplungspedals das Bremspedal streift, das außerdem gegenüber dem Gaspedal viel zu hoch liegt. Auch die steile, fast senkrechte Anordnung des riesigen Lenkrades (mit wuchtiger Prallplatte) ist nicht jedermanns Sache und nur Langbeiner können mit fast gestreckten Armen in entspannter Haltung am Lenkrad sitzen.

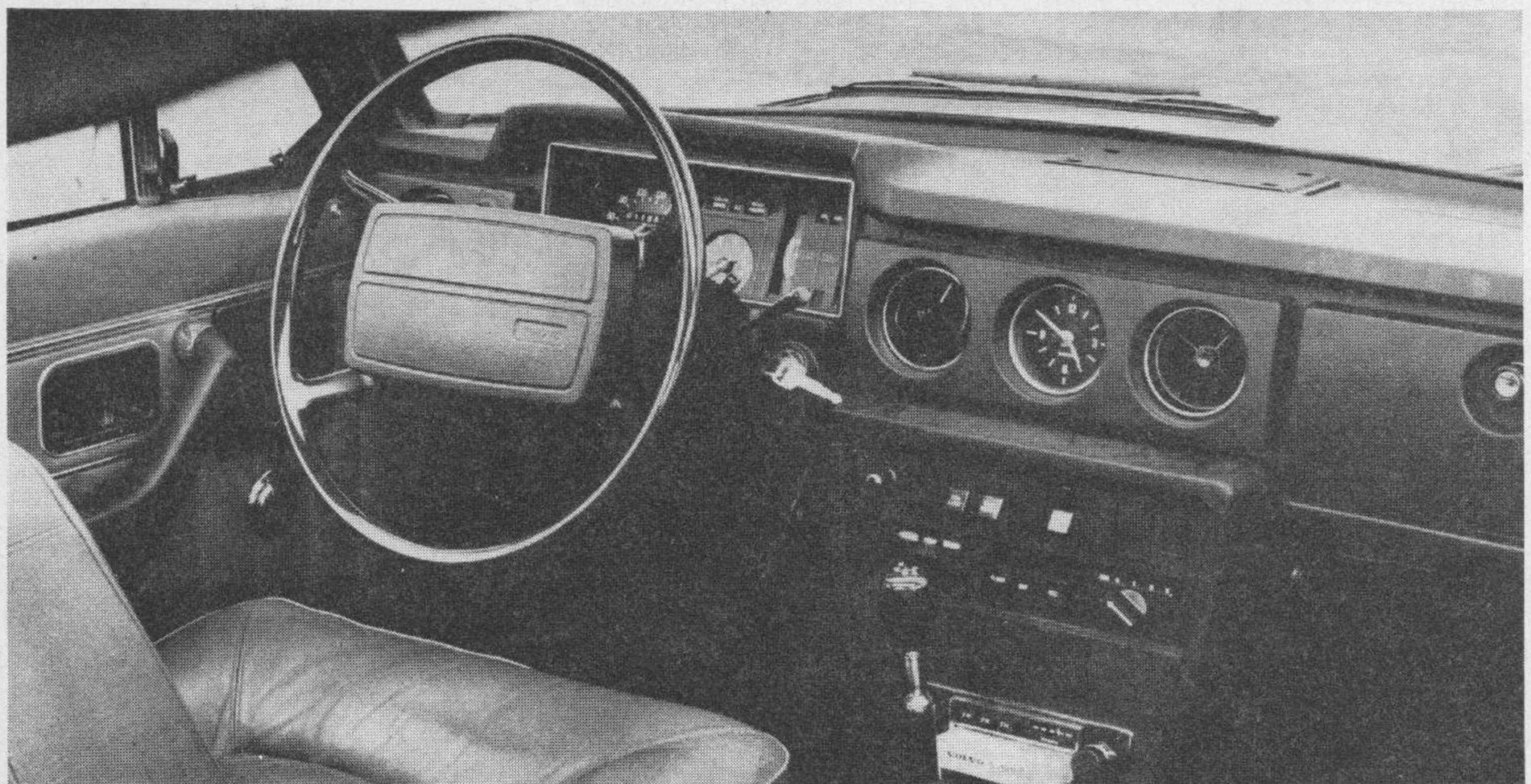
GUTE RUNDUMSICHT UND ÜBERSICHTLICHES ARMATURENBRETT

Da man im Volvo relativ hoch und aufrecht sitzt und der Wagen eine ziemlich

große Bodenfreiheit hat, gewinnen großgewachsene Personen, speziell bei der Version mit Schiebedach, den Eindruck einer etwas zu geringen Kopffreiheit. Trotz der hohen Gürtellinie bietet die Karosserie nach allen Seiten eine ausgezeichnete Sicht und man darf keineswegs mehr behaupten, sich wie bei den älteren Volvotypen wie in einem Panzerspähwagen zu fühlen.

Das Armaturenbrett des Volvo 164 wurde mit der Einführung des Modelljahrganges 73 vollkommen überarbeitet. Die Instrumente sind übersichtlich angeordnet. Blinker, Wisch-Wasch-Schalter und der Schalter für das Overdrive können tadellos bedient werden, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen. Mit Ausnahme des Lichtschalters liegen alle Schalter und die Bedienungsdrehknöpfe und Drucktasten für die Heizung und Lüftung auf der wuchtigen Mittelkonso-

Das große Lenkrad trägt eine wuchtige Prallplatte. Der Volvo 164 E bietet eine äußerst reichhaltige Ausstattung und läßt punkto Verarbeitung und Finish keinen Wunsch offen



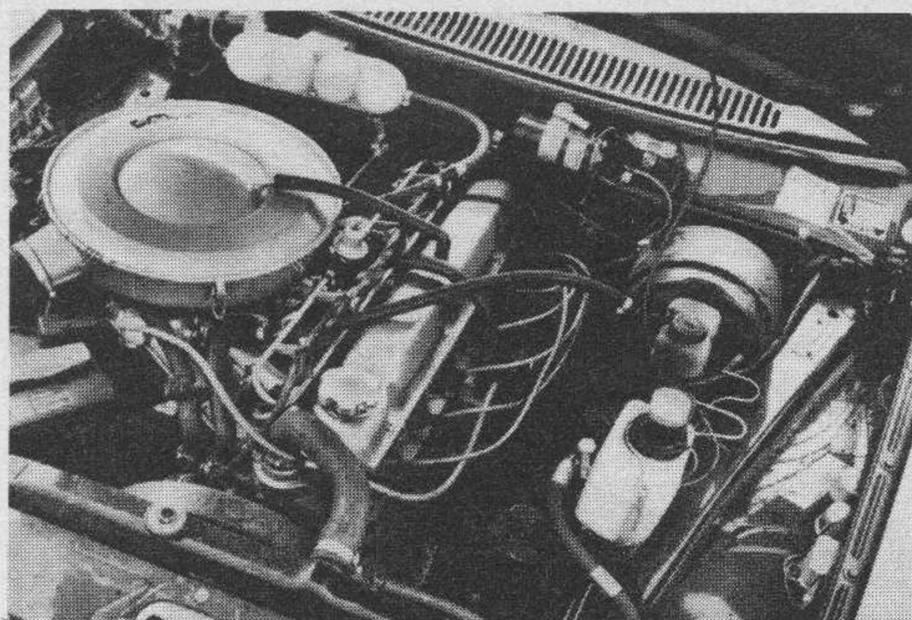


Bild links: Der Reihen-Sechszylinder mit elektronischer Benzineinspritzung leistet 160 DIN-PS bei 5500 U/min und verleiht dem Volvo 164 E eine sehr gute Beschleunigung und eine Spitzengeschwindigkeit von über 190 km/h. Bei forcierter Fahrweise zeigte er sich allerdings nicht als Kostverächter und konsumierte rund 20 Liter Super pro 100 km. — Bild rechts: Ein riesiger Kofferraum, in dem selbst das Reserverad nicht stört. Beim Beladen müssen die Gepäckstücke über den hohen Quersteg gehoben werden

le. Die Zufuhr kalter Frischluft kann mit vier Düsen am Armaturenbrett reguliert werden. Aschenbecher, Zigarettenanzünder und vor allem das Radio liegen für den Beifahrer etwas ungünstig. Ein Fahrer, der sich nur auf das Fahren konzentriert und plötzlich vom 4. in den 3. Gang zurückschaltet, kann dann leicht in eine glühende Zigarette hineinfahren oder „klopft“ zumindest dem Beifahrer mit dem Schaltknüppel tüchtig auf die Finger, wenn er sich gerade an den erwähnten Dingen zu schaffen macht.

Außer dem versperrbaren Handschuhfach sind Kartentaschen an den Türen und Netze an den Rückenlehnen der Vordersitze zum Verstauen diverser Reiseutensilien vorhanden.

OVERDRIVE UND AUTOMATIK ZUM GLEICHEN AUFPREIS

Der Volvo 164 E wird in der Grundversion mit manuell geschaltetem Vierganggetriebe ausgestattet. Gegen den gleichen Aufpreis von rund 6000 Schilling kann man entweder ein automatisches Borg-Warner-Getriebe oder ein Overdrive zum normalen Vierganggetriebe erhalten. Das OD kann allerdings nur mit dem 4. Gang verwendet werden, so daß insgesamt fünf verschiedene Übersetzungen zur Wahl stehen. Die von uns getestete Version war mit dem Overdrive ausgerüstet, das mit einem kleinen Fingerhebel vor dem Lenkrad ein- und ausgeschaltet wird. Das Einschalten dieser zusätzlichen Fahrstufe und das Zurückschalten in den normalen 4. Gang erfolgt fast rucklos. Die Vorteile des Overdrive sind bekannt: die Reduktion der Motordrehzahl hilft Benzin sparen, schont den Motor und senkt den Geräuschpegel bei höheren Geschwindigkeiten. Gegenüber einem Fünfganggetriebe ist das Vierganggetriebe mit OD wesentlich angenehmer zu bedienen. Vor allem bei längeren Überlandfahrten ist das Overdrive eine wirklich überzeugende Bedienungserleichterung, nur wäre es wünschenswert, daß sich beim Zurückschalten vom 4. Gang mit OD in den 3. Gang das Overdrive automatisch ausschaltet. Das Overdrive ist zwar im dritten Gang nicht wirksam, aber beim Hochschalten in den vierten Gang ist automatisch gleich wieder das OD eingeschaltet.

Will man optimal beschleunigen, muß man nach dem Zurückschalten in den dritten Gang sofort das OD ausschalten, um dann wieder den „Anschluß“ an den normalen 4. Gang zu haben. Die Getriebebeschaltung arbeitet tadellos exakt, der Kraftaufwand zum Schalten dürfte jedoch ohne weiteres etwas geringer sein.

LAUFRUHIGER, ELASTISCHER SECHSZYLINDER

In seinen Grundzügen ist der Motor des 164 eher konservativ konzipiert (Graugußblock mit tief liegender Nockenwelle, lange Stößelstangen und ein geringes Drehzahlniveau), aber das „Drumherum“ zeichnet ihn durchaus als modernen Motor aus: ein PS-sparender und lärmindernder Viskoselüfter, ein Alternator und eine elektronische Benzineinspritzung System Bosch. Dank der elektronischen Benzineinspritzung wird ein sehr günstiger Drehmomentverlauf erreicht, so daß das maximale Drehmoment schon bei 2500 U/min erreicht wird und der Motor schon „von unten heraus“ bullige Kraft zeigt. Der betriebswarme Motor läuft leise und vibrationsfrei. Er gab sich nur nach dem Kaltstart etwas rau, kam jedoch sehr schnell auf Betriebstemperatur. Nicht ganz verständlich erscheint es, daß man bei einem kultivierten Sechszylinder, der im Leerlauf fast unhörbar läuft, keine Anlaßwiederholsperrvorrichtung vorsieht! Die 160 DIN-PS dieses robusten Motors verleihen dem Volvo 164 E trotz seines beachtlichen Gewichtes ein erstaunliches Beschleunigungsvermögen und eine Spitzengeschwindigkeit von über 190 km/h. Die respektablen Fahrleistungen des Volvo 164 E müssen bei seinem überdurchschnittlichen Gewicht mit einem überdurchschnittlichen Benzinverbrauch erkauft werden. Unter 16 Liter pro 100 Kilometer läßt sich der Volvo 164 nur selten bewegen, im allgemeinen liegt der Verbrauch eher bei 19 bis 20 Liter pro 100 Kilometer.

Dem hohen Leistungspotential des Motors durchaus gewachsen erwies sich die Zweikreisbremsanlage mit Scheiben an allen vier Rädern. Ein Bremskreis umfaßt jeweils beide Vorderräder und ein Hinterrad — also eine durchaus nicht billige, aber sehr sichere Sache. Für die

Feststellbremse sind an den Hinterrädern zusätzliche kleine Bremsstrommeln vorhanden. Der Handbremshebel befindet sich übrigens links neben dem Fahrersitz!

Das Fahrwerk ist konservativ und robust konzipiert (Starrachse mit Längslenkern und Panhardstab). Bei dem hohen Eigengewicht des Wagens läßt sich ein gutes Verhältnis von gefederten zu ungefederten Massen erreichen, so daß sich trotz dieser Bauweise ein ausgezeichneter Federungskomfort erzielen ließ. Das im Laufe der Entwicklung ständig anwachsende Gewicht des 164 und das Festhalten an den großen 15-Zoll-Felgen hatte zur Folge, daß für den 164 E eine bisher vollkommen ungebräuchliche Reifendimension 175 HR 15 neu entwickelt werden mußte (an der Türe des Testwagens prangte allerdings ein Aufkleber mit den Werten für die „alte“ Dimension 165 HR 15).

KOMFORT STATT SPORTLICHKEIT

Das Fahrverhalten des 164 E ist problemlos, eine gemäßigte Fahrweise paßt wegen der relativ starken Querneigung des Wagenaufbaus wesentlich besser zum 164 E als eine betont sportliche. Auszusetzen wäre am Fahrverhalten des 164 nur die Tatsache, daß sich die Grundtendenz des Fahrverhaltens immer mehr vom Untersteuern zum Übersteuern verlagert, je mehr Gewicht im Kofferraum ist. Dank der Servolenkung, die keinen optimalen Fahrbahnkontakt vermittelt, ist der schwere Wagen leicht zu steuern und auch leicht zu parken. Die Stabilität bei Geradeausfahrt ist auch bei hohen Geschwindigkeiten zufriedenstellend. Das geringe Geräuschniveau bei höheren Geschwindigkeiten (einerseits durch die Visco-Nabe des Lüfters, andererseits durch das Overdrive bedingt) macht das Radiohören sogar noch bei 160 km/h zum Genuß und gerade auf langen Fahrten, vorwiegend auf Autobahnen, lernt man die Qualitäten des Volvo 164 E am meisten schätzen. Der Volvo 164 E ist eine sehr robuste und geräumige Limousine mit einem ausreichenden Leistungspotential, mit vollständiger und zweckmäßiger Ausrüstung, ein Auto für Individualisten, die ihr Auto länger fahren wollen als der Durchschnitt der Fahrer. o. k.

Volvo 164 E

Preis der Testausführung: **S 160.718.-**
(inkl. MWSt.)

(Mit Overdrive und Schiebedach)



MOTOR

Wassergekühlter Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung/Hub 88,9/80 mm, Hubraum 2978 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,0 : 1, max. Leistung 160 DIN-PS bei 5500 U/min, max. Drehmoment 23,5 DIN-mkp bei 2500 U/min, spezifische Leistung 53,8 DIN-PS/l; siebenfach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, elektronische Benzineinspritzung, Batterie 12 V/60 Ah, Drehstrom-Lichtmaschine 770 W, Treibstoff: Superbenzin, Motorölfüllmenge: 6,0 Liter (inkl. Ölfilter), Ölwechselintervall: 10.000 km.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Frontmotor, Antrieb auf die Hinterräder, Einscheibentröckenkupplung, hydraulisch betätigt, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Overdrive, Schaltung mit Mittelschaltknüppel, Übersetzung im Getriebe: I. 3,54; II. 2,12; III. 1,34; IV. 1,00; IV. + OD 0,797 : 1; Achsübersetzung 3,54 : 1.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Querlenker und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Starrachse an Längslenkern und Panhardstab geführt, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauf-Servo-Lenkung, vorn Scheibenbremsen, hinten Scheibenbremsen, Zweikreis-Servosystem, Handbremse auf separate Bremsstrommeln an den Hinterrädern wirkend, Felgen 5 1/2 J x 15, Gürtelreifen 175 HR 15, Luftdruck vorn/hinten 1,7/1,8 atü (voll beladen 1,8/2,1 atü).

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2720 mm, Spurweite vorn/hinten 1350/1350 mm, Länge/Breite/Höhe 4720/1707/1442 mm, Wendekreis 10,3 m. Leergewicht 1470 kg, Nutzlast 380 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1850 kg, Leistungsgewicht (auf Leergewicht bezogen) 9,2 kg/DIN-PS, Tankinhalt 58 Liter.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 192 km/h (im 4. Gang ohne OD), Beschleunigung (auf Effektivgeschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 60 km/h	4,4 sec
0 bis 80 km/h	6,6 sec
0 bis 100 km/h	10,0 sec
0 bis 120 km/h	14,5 sec
1 km mit stehendem Start	30,8 sec

Tachometerabweichung bei 100 km/h + 4 Prozent.
Geschwindigkeitsbereiche (bis max. 6000 U/min):

1. Gang	0 bis 57 km/h
2. Gang	17 bis 99 km/h
3. Gang	26 bis 153 km/h
4. Gang	35 bis 207* 192 km/h
4. Gang + OD	46 bis 190 km/h

* theoretischer Wert

VERBRAUCH

Mittlerer Testverbrauch 17,5 l/100 km (gesamte Teststrecke 2500 km), Stadtverbrauch 16 bis 18 Liter, Autobahn (Schnitt 150 km/h) 17,0 Liter, Autobahn (Schnitt 120 km/h) 13,0 Liter, Landstraße (Schnitt 80 km/h) 18 bis 19 Liter, Serviceintervall 10.000 km.

