



auto
motor
-sport

Test

Volvo 164 E

Keine andere Automarke hat sich so konsequent wie Volvo ein Firmen-Image aufgebaut, das sich ausschließlich und beinahe schon etwas einseitig auf die Begriffe Sicherheit und Qualität stützt. Und selbst in den Jahren, als die Verkaufsstrategen der übrigen Automobilhersteller die Werbung mit der passiven Unfallsicherheit noch peinlich vermieden, setzte Volvo unverdrossen auf diese Argumente, wobei die Verkaufserfolge in Amerika

Großer Klarer

und in letzter Zeit auch bei uns den Schweden recht zu geben scheinen. Ein Blick auf die Zulassungszahlen der letzten Jahre in der Bundesrepublik zeigt jedenfalls eine bemerkenswerte Entwicklung: Während es 1966 nur 1194 verkaufte Einheiten waren, verzehnfachte sich diese Zahl im Jahre 1971 nahezu, nämlich auf 10 646. Das ist für Volvo zweifellos ein erfreuliches Ergebnis, das unter anderem beweist, daß sich Sicherheit im-

mer besser verkaufen läßt. Doch davon ganz abgesehen, stützt sich das Volvo-Image auch noch auf Qualität, die in erster Linie für die relativ hohen Volvo-Preise verantwortlich ist. Deshalb werden es auch künftig in erster Linie jene arrivierten Individualisten sein, die neben einem ausgeprägten Faible für nordische Autos für das Mehr an Sicherheit und Qualität tiefer als andere in die Taschen zu greifen bereit sind und denen auch der Schuß Konservatismus, der allen Volvos nicht nur im Aussehen, sondern auch in der Technik eigen ist, nicht zu kräftig ausgefallen scheint. Mehr noch als für die

Vorzüge

- Reichhaltige Serienausstattung
- Qualitativ hochwertige Karosserie
- Laufruhiger Sechszylindermotor
- Gute Fahrleistungen

Nachteile

- Ungünstige Lenkrananordnung
- Teilweise unpraktische Bedienungshebel
- Hoher Preis

Vierzylindermodelle gilt das für die aristokratischen, über 20 000 Mark teuren Sechszylinder-Einspritzer, die von auto motor und sport sowohl in Automatik- als auch in Schaltgetriebe-Ausführung getestet wurden.

Einspritzkraft

Daß die Schweden im Automobilbau eigene Wege gehen, beweisen sie indessen nicht nur mit stabilen und konservativ gestylten Karosserien, sondern auch im Motorenbau: Nur wenige Automobiltriebwerke stellen nämlich eine so interessante Mischung aus klassischem Maschinenbau und fortschrittlicher Technik dar wie der drei Liter große Sechszylinder-Einspritzmotor von Volvo. Zu den altertümlichen Merkmalen der geradezu majestätisch im Motorraum stehenden Graugußkonstruktion zählt die tief unten im Kurbelgehäuse liegende, zahnradgetriebene Nockenwelle, die über lange Stoßstangen die Ventile betätigt,

und auch der imposante Graugußzylinderkopf und der riesige, sechsflügelige Ventilator passen gut zu diesem eher altmodischen Bild. Andererseits verfügt das 160 PS-Triebwerk über eine nahezu rennmotorenmäßige Verdichtung von 10:1, eine Literleistung von immerhin 53,3 PS und als Zugeständnis an die heutige Zeit über eine elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung. Wenn man nicht wüßte, daß der Sechszylindermotor mit der siebenfach gelagerten Kurbelwelle und seiner bereits weit entwickelten Abgasreinigung noch eine relativ junge Konstruktion ist, könnte man meinen, es handele sich um ein sehr in die Jahre gekommenes Aggregat, das unter Zuhilfenahme verschiedener Zutaten auf das Leistungsniveau der Konkurrenz angehoben wurde.

Beim Fahren erinnert allerdings nur das begrenzte Drehvermögen an die behäbige Konstruktion, denn abgesehen von den seltenen Situationen, wo man gerne noch ein paar hundert Umdrehungen zulegen möchte, kann man mit dem 160 PS-Motor sehr zufrieden sein. Im Gegensatz zum allzu gemächlich wirkenden 130 PS-Vergasermotor legt der Einspritzer ein über rasches Temperament an den Tag, wobei er seine Arbeit leise und mit äußerster Vibrationsarmut verrichtet — in dieser Hinsicht kann er mit den besten Sechszylindern konkurrieren. Diese sind ihm meist nur in der Drehwilligkeit überlegen, denn spätestens bei 5500 U/min, wo der Einspritz-Volvo auch seine Höchstleistung erreicht, setzen die Massen des Ventiltriebs weiterem Drehzahlanstieg energischen Widerstand entgegen. Mit dieser Auslegung sowie der angenehm frühzeitigen Entfaltung des maximalen Drehmoments von 23,5 mkg bei nur 2500 U/min ist die Charakteristik des Motors deutlich umrissen: Den Volvo-Ingenieuren kam es ganz offensichtlich vor allem auf Laufkultur, Langlebigkeit und Komfoteigenschaften speziell für den Betrieb mit einer Getriebe-Automatik an. So überrascht es auch nicht, daß der getestete Volvo 164 E mit automatischem Getriebe

weitaus besser gefallen konnte als die Ausführung mit Schaltgetriebe. Das war zunächst keineswegs zu erwarten, denn bei einem früher von auto motor und sport getesteten 164 mit Vergasermotor und Automatik (Heft 9/70) konnte gerade die Kombination Motor/Automatik nicht überzeugen. Die damals bemängelte schlechte Abstimmung des Getriebes auf den Motor war beim jetzigen Einspritzer geradezu mustergültig: Nur selten findet man eine Getriebeautomatik, bei der die Schaltpunkte so perfekt liegen und die so spontan und fast verzögerungsfrei auf Kickdown reagiert. Auch das damals zu beobachtende frühe Hochschalten konnte beim 164 E nicht mehr festgestellt werden, denn bei Vollgas setzte der nächsthöhere Gang immer erst bei 5000 U/min ein — bei entsprechend weniger Gas natürlich früher, aber eben niemals zu früh. Diese gute Anpassung des Getriebes an den Motor ließ auch nur ganz selten den

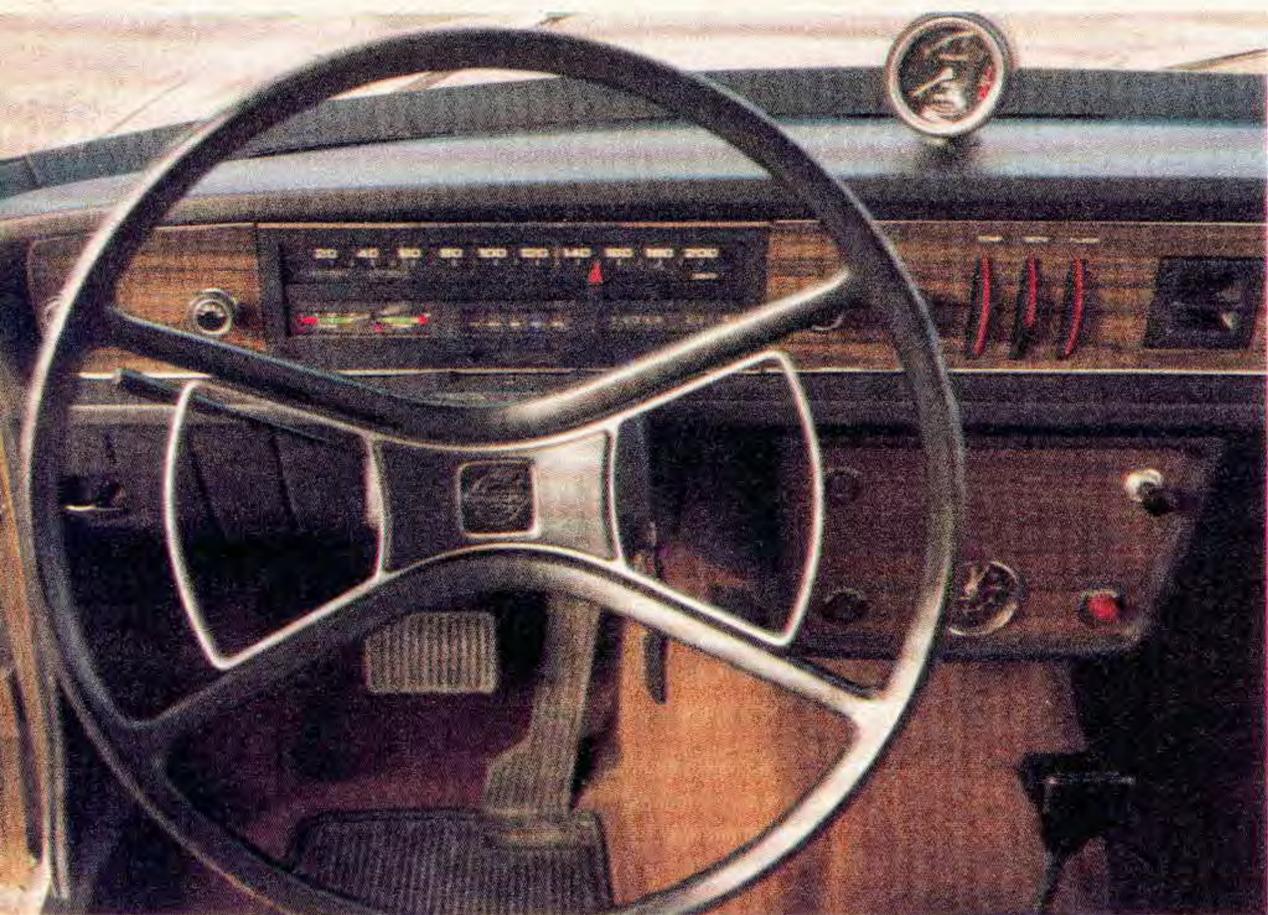
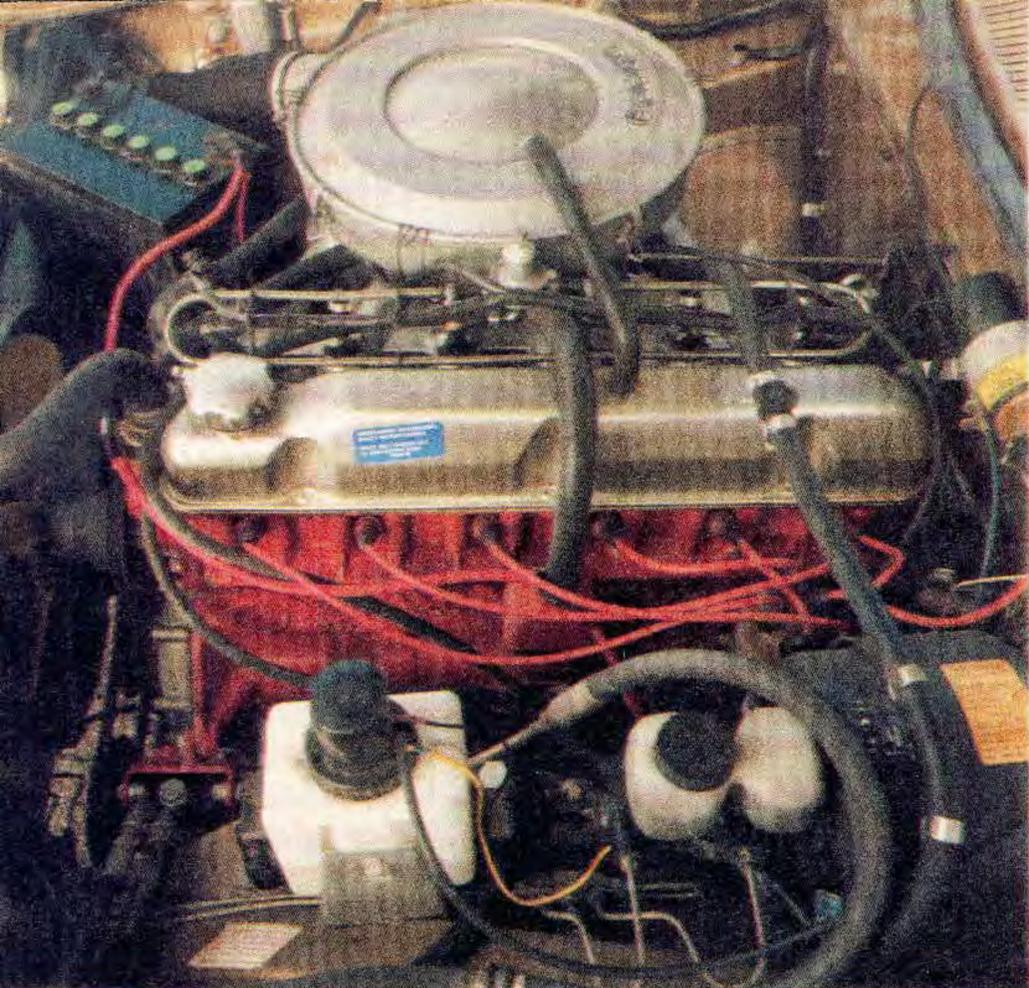
beiträgt, der den Testwagen auszeichnete. Der Volvo liefert einen überzeugenden Beweis dafür, daß zu einer Automatik ein niedrig drehender, großvolumiger Motor ganz besonders gut paßt.

Sehr gutes Startverhalten und ein stabiler, runder Leerlauf zeichnen den Einspritzer ebenso aus wie seine verschleißmindernde Eigenschaft, die Betriebstemperatur schnell zu erreichen. Das tut nicht nur dem Motor selbst gut, sondern sorgt auch für wirksames Ansprechen der Heizung. Daß die Volvo-Ingenieure den Graugußmotor thermisch gut im Griff haben, zeigt auch die Kühlwasser-Temperaturanzeige: Nach schnellem Anstieg verharrt der Zeiger bei allen Fahrzuständen wie angengelt im günstigsten Temperaturbereich. Daran und am leisen Motorgeräusch ist die Visco-Nabe des Ventilators nicht unbeteiligt: Sie begrenzt die maximale Lüfterdrehzahl auf etwa 3000 U/min und sorgt damit für niedrigen Geräuschpegel und Leistungseinspa-



Wunsch nach manuellen Eingriffen in das automatisierte Schaltgeschehen aufkommen, obwohl durch den gut liegenden Schalthebel solche Absichten speziell zwischen der zweiten und dritten Stufe spielerisch zu realisieren sind. Angenehm fiel auch die Laufruhe des Getriebes auf, was zusammen mit dem leise laufenden Motor und der ebenfalls absolut ruhigen Kraftübertragung wesentlich zu jenem kultivierten Fahrkomfort

beiträgt. Von welchem Einfluß die Funktion der Visco-Kupplung ist, zeigte sich anschaulich am Schaltgetriebe-Wagen: Hier war eine defekte Lüfterkupplung nicht nur Ursache für ein völlig verändertes, lautes Motorgeräusch, sondern schließlich auch für den Bruch des Keilriemens und damit schuld am Ausfall der Wasserpumpe und Lichtmaschine. Die Tatsache, daß der Ventilator beim Schaltgetriebe-Wagen auf Grund des



auto
motor
-sport **Test**

Volvo 164 E



Defektes auch weit über 3000 Touren drehte, dürfte neben einer von der Automatik-Version abweichenden Bereifung verantwortlich für die geringere Höchstgeschwindigkeit des Viergang-Autos gewesen sein. Es erreichte 181 km/h, der automatische Volvo brachte es dagegen auf 185,5 km/h. Beim Fahren fiel speziell mit dem Automatik-Wagen eine Eigenschaft auf, die sonst vor-

Die Ausstattung des Volvo 164 E zeichnet sich durch Reichhaltigkeit und gute Verarbeitung aus. Die schwergängigen Türschlösser (unten) müssen mit einem unnötig klein geratenen Schlüssel bedient werden.

FOTOS: WEITMANN

nehmlich bei abgasentgifteten Vergasermotoren zu beobachten ist: Beim plötzlichen Gaswegnehmen sorgt bei solchen Motoren eine Verzögerungseinrichtung für langsames Schließen der Drosselklappe. Dadurch ist garantiert, daß der Motor auch im Schiebetrieb in gewissen Grenzen mit zündfähigem Gemisch versorgt wird und damit weniger giftiges Abgas produziert.

Bei Motoren mit elektronischer Einspritzung ist die Benzinzufuhr im Schiebetrieb ganz unterbrochen, und erst kurz vor Erreichen der Leerlaufdrehzahl wird wieder Benzin eingespritzt. Beim Testwagen lag dieser Punkt spürbar zu hoch, so daß man speziell beim langsamen Kolonnenfahren mit wenig Abstand zum Vordermann den Motor häufiger mit der Bremse von

der Drehzahl herunterholen mußte. Trotz elektronischer Einspritzung und hoher Verdichtung ist der Volvo nicht besonders sparsam: Der leistungsstarke Dreilitermotor, der ein über 1400 kg schweres Auto bewegen muß, begnügt sich nur selten mit weniger als 16 Liter/100 km – für die Automatikausführung wurde ein Testverbrauch von 20 Liter/100 km ermittelt. Der handgeschaltete 164 E war mit einem Gesamtverbrauch von 18,8 Liter/100 km etwas sparsamer.

Vergleicht man die Fahrleistungswerte beider Ausführungen miteinander (siehe Tabelle auf Seite 80, so zeigt sich zwar eine leichte Beschleunigungs-Überlegenheit des handgeschalteten Testwagens, doch sind die Unterschiede im praktischen Fahrbetrieb so unbedeutend, daß selbst Fahrer mit sportlichen Ambitionen lieber zur gut geglückten Kombination Einspritzmotor/Automatik greifen. Das „englisch“ wirkende und mit dem handfesten Knüppel etwas knochig zu schaltende Vierganggetriebe und die viel Fußkraft erfordernde Kupplung passen längst nicht so gut zum komfortablen Gesamtbild des Volvo 164 E wie das automatische Getriebe.

Solide Sache

Volvo-Käufer bekommen ohne Frage für teures Geld einen realen, soliden Gegenwert. Das wird am deutlichsten bei der für heutige Großserienverhältnisse erstaunlich aufwendig und gediegen gebauten Karosserie. Die formsteife Fahrgastzelle mit ihren drei integrierten Überrollbügeln, die vier dickwandigen, je 50 kg schweren Türen und die im Falle des Falles energieaufnehmenden Knautschzonen an den Wagenenden, die Verwendung von durchwegs dickeren als heute üblichen Blechen sowie eine siebenfache Lackierung und ein serienmäßiger Unterbodenschutz sorgen für überdurchschnittliche Solidität und Lebensdauer. Vom Styling her bietet die Volvo-Karosserie keine Überraschungen: Sie wirkt konservativ und zeichnet sich durch

Resultate

Volvo 164 E

Karosserie

Viertürige Karosserie mit sehr großem Kofferraum und guten Sichtverhältnissen. Gute Dauerhaltbarkeit durch Anti-Rost-Maßnahmen, aufwendige Lackierung und hervorragende Fertigungsqualität.

Ausstattung

Komplette und qualitativ hochwertige Ausstattung. Serienmäßig Lederpolsterung, Verbundglasscheibe, Servolenkung, Gürtelreifen, Stahlschiebedach.

Bedienung

Bedienung teilweise sehr unpraktisch: umständliche Wischer/Wascher-Betätigung, schwergängige Türschlösser und komplizierter Kofferraumverschluß. Wirksame und gut regulierbare Heizung.

Kraftübertragung

Serienmäßig Vierganggetriebe, gegen Aufpreis Dreigang-Automatikgetriebe. Sehr gute Anpassung der Automatik an die Motorcharakteristik, spontanes Reagieren auf Kickdown.

Motor

Leiser, vibrationsarmer Reihen-Sechszylinder mit elektronischer Benzineinspritzung. Durchzugskräftig und elastisch, jedoch begrenztes Drehvermögen. Wirksame Abgasentgiftung.

Fahrleistungen

Gutes Beschleunigungsvermögen und hohe Durchzugskraft auch aus niedrigen Drehzahlen trotz hohen Eigengewichts. Höchstgeschwindigkeit über 180 km/h.

Verbrauch

Verbrauch trotz hoher Verdichtung und Einspritzung mit Werten zwischen 18 und 24 Liter/100 km (für den Automatik-Volvo) nicht besonders günstig. Schaltgetriebeausführung etwas sparsamer.

Fahreigenschaften

Unproblematisches Fahrverhalten, jedoch ausgeprägte Untersteuerneigung in Kurven. Bei vollbeladenem Kofferraum Neigung zum Übersteuern. Ordentliche Wintereigenschaften durch günstige Achslastverteilung.

Fahrkomfort

Gut abgestimmte Federung mit befriedigendem Schluckvermögen. In schnellgefahrenen Kurven starke Seitenneigung. Niedriges Geräuschniveau durch leisen Motor und lauf ruhige Kraftübertragung.

Lenkung

Sehr leichtgängige Lenkung durch serienmäßige Servounterstützung. Dadurch und durch kleinen Wendekreis von nur knapp über 10 Meter leichte Manövrierbarkeit.

Bremsen

Servounterstützte Vierrad-Scheibenbremsen mit sehr guter Wirkung und hoher Standfestigkeit. Zweikreissystem, bei dem jeder Kreis auf beide Vorderräder und je ein Hinterrad wirkt.

gute Übersichtlichkeit und einen riesigen Kofferraum aus. Die Ausstattung ist nahezu komplett, und es fehlt nicht an wertvollen Zutaten: lederbezogene Sitze, eine Verbundglasscheibe, das Schiebedach und die vorderen Anschnallgurte mit Aufroll-Automatik sind serienmäßig. Daß selbst Servolenkung, Gürtelreifen und eine heizbare Heckscheibe im Preis inbegriffen sind, erscheint in diesem Zusammenhang bemerkenswert und rechtfertigt letztlich auch den hohen Preis von 21 200 Mark für dieses Auto. Lediglich das automatische Getriebe, die auf Wunsch lieferbare Metallic-Lackierung sowie die ausgezeichnete Stereoanlage erfordern Aufpreise. Leider bleibt auch beim Volvo der positive Gesamteindruck nicht von einigen kleineren und größeren Ungereimtheiten verschont. So ist nur schwer einzusehen, warum ausgerechnet die Schlösser so schwerer Türen mit einem besonders winzigen Schlüssel bedient werden müssen, oder warum das Kofferraumschloß derart umständlich funktioniert. Der Einstieg geschieht dank der weit öffnenden Türen mühelos, und auch die Sitzposition läßt sich aufgrund der vielfältigen Verstellmöglichkeiten jeder Körpergröße anpassen. Nicht befriedigen kann dagegen die Lenkradstellung: Sie ist einmal zu hoch, zum anderen ist der Lenkraddurchmesser so groß, daß nur ausgesprochene Sitzriesen mühelos über den oberen Rand peilen können. Normalgewachsene haben ihn dagegen ständig in Augenhöhe, was zusammen mit den in Ruhestellung weit nach oben in die Windschutzscheibe ragenden Wischerblättern die Sicht nach vorn unnötig stört. Da beim großen Volvo die Lenkung serienmäßig servounterstützt und dadurch außerordentlich leichtgängig ist, würde ein kleineres Lenkrad zweifellos bessere Resultate liefern. Wenig Vergnügen kommt auch bei der Bewertung der Wisch-Wasch-Anlage auf: Der Schalter befindet sich weit entfernt am Armaturenbrett, und man muß ihn zu allem Überfluß festhalten, solange der Waschstrahl in Ak-



auto motor sport **Test**

Volvo 164 E



tion bleibt. Gut erreichbar und exakt zu regulieren sind die Handräder für die thermostat-geregelte Heizung und die Frischluftzuführung.

Komfort statt Sportlichkeit

Ebenso wie der Motor und die Karosserie trägt auch das Fahrwerk des Volvo konservative Züge: Vorn sind die Räder einzeln an Querlenkern, Querstabilisator und Schraubenfedern aufgehängt, die starre Hinterachse ist mit Längslenkern und einem Panhardstab sauber geführt und ebenso wie die Vorderachse mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern gegen die Karosserie abgestützt. Dieses

Konzept ist beim Volvo so ausgelegt, daß man sich am ordentlichen Federungskomfort mehr erfreuen kann als am schnellen Kurvenfahren. In forscht gefahrenen Kurven neigt sich die im Verhältnis zur Spur relativ breite Karosserie beachtlich zur Seite, und eine ausgeprägte Untersteuerneigung läßt eine gemäßigte Gangart ratsam erscheinen. Durch das hohe Gewicht von Karosserie und Motor liegen beim Volvo die Verhältnisse

von ungefederten Massen zu den gefederten relativ günstig, so daß man mit den Federwegen großzügiger umgehen konnte, als es sonst bei dieser Fahrwerksauslegung üblich ist. Eine gewisse Vorsicht ist bei starker Belastung des großvolumigen Kofferraums nötig: Schon das Gewicht von vier Spikerädern im Gepäckabteil machen aus dem Untersteuerer einen spürbaren Übersteuerer, der seinen Fahrer besonders in feuchten,

engen Kurven mit einem plötzlich ausbrechenden Heck in Verlegenheit bringen kann. Dem schweren Auto völlig gewachsen zeigte sich das servo-unterstützte Vierrad-Scheibenbremssystem, dessen vordere Bremsscheiben innenbelüftet sind. □

Volvo-Fahren ist eine Fortbewegung von sehr eigenwilliger Art, wobei das Spitzenmodell des Hauses, der 164 E, keine Ausnahme macht. Im Gegen-

Zum Vergleich	Volvo 164 E (Schaltgetriebe)	Volvo 164 E (Automatik)	BMW 3.0 S	Mercedes-Benz 280 SE	Fiat 130-3200	Opel Admiral E
Hubraum ccm	2978	2978	2985	2778	3235	2784
Leistung PS/U/min	160/5500	160/5500	180/6000	160/5500	165/5600	165/5600
Preis DM	21 200,-	22 200,-	21 490,-	22 478,-	19 980,-	22 685,-
Beschleunigung in s						
0 bis 60 km/h	4,4	5,5	4,2	3,9	5,7	5,7
0 bis 80 km/h	7,2	7,7	6,2	6,4	8,3	8,2
0 bis 100 km/h	10,4	11,4	8,6	10,1	11,9	11,7
0 bis 120 km/h	15,0	15,5	12,4	14,1	16,8	15,8
0 bis 140 km/h	21,4	22,2	16,8	19,8	24,7	23,0
0 bis 160 km/h	30,0	32,3	23,2	28,4	37,5	34,1
1 km mit stehendem Start	31,3	32,2	29,9	30,9	33,3	32,9
Höchstgeschwindigkeit km/h	181,0	185,5	211,4	193,0	189,5	190,5

satz zum Vergasertyp 164 gibt dieses aufgewertete Volvo-Auto keinen Anlaß mehr zu Leistungsklagen, ohne daß deswegen auf typische Volvo-Merkmale verzichtet werden

müßte. So kann man den 164 E all denen empfehlen, die Gediegenheit nicht unbedingt mit phlegmatischem Temperament gepaart sehen wollen. Daß man dafür über

20 000 Mark ausgeben muß, ist freilich nur insofern tröstlich, als auch schon schlicht ausgestattete Mittelklasseautos rund 10 000 Mark kosten.
Helmut Eicker

Technische Daten und Meßwerte

Volvo 164 E

MOTOR

Sechszylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 88,9 x 80 mm, Hubraum 2978 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,0 : 1, Leistung 160 PS bei 5500 U/min, spezifische Leistung 53,7 PS/Liter, maximales Drehmoment 23,5 mkg bei 2500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500 U/min) 14,7 m/s, 7-fach gelagerte Pleuellwelle, seitliche Pleuellwelle, über Pleuellstangen und Pleuellhebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 12,4 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 5,2 Liter, elektronische Benzineinspritzung, elektrische Benzinpumpe, 58 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 60 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,54, II. 2,12, III. 1,34, IV. 1,0, R. 3,54, Achsantrieb 3,31, Ölinhalt Getriebe 0,6 Liter, auf Wunsch automatisches Getriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler, Übersetzungen: I. 2,39, II. 1,45, III. 1,0, R. 2,09, Achsantrieb 3,31, Ölinhalt automatisches Getriebe 8,2 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Starrachse an Längslenkern und Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreisbremssystem, Bremskraftverstärker, Bremskraftbegrenzer für die Hinterräder, Scheibenbremsen (vorn belüftet) an allen vier Rädern, mechanische Handbremse auf separate Bremsstrommeln an den Hinterrädern wirkend, Felgen 5 1/2 J x 15, Gürtelreifen Goodyear G 800 165 SR 15.

ABMESSUNGEN

Radstand 2720 mm, Spur 1350/1350 mm, Außenmaße 4715 x 1735 x 1440 mm, Innenbreite vorn 1385 mm, hinten 1400 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 925 mm, hinten 890 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, hinten 480 mm, Knieaum hinten 100–260 mm, Wendekreis links 10,6 m, rechts 10,5 m, 4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1430 kg (davon Vorderachse 755 kg, Hinterachse 675 kg, Gewichtsverteilung 52,8 : 47,2), zulässiges Gesamtgewicht 1800 kg, Zuladung 370 kg, Personenindexzahl 4,4, zulässige Anhängelast gebremst 1200 kg, ungebremst 960 kg, mit automatischem Getriebe nur Anhänger mit Bremse bis 1200 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 8,9 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 11,1 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

(Werte für Automatik in Klammern)
Höchstgeschwindigkeit 181,0 (185,5) km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)
0 bis 40 km/h 2,8 (3,2) s
0 bis 60 km/h 4,4 (5,5) s
0 bis 80 km/h 7,2 (7,7) s
0 bis 100 km/h 10,4 (11,4) s
0 bis 120 km/h 15,0 (15,5) s
0 bis 140 km/h 21,4 (22,2) s
0 bis 160 km/h 30,0 (32,3) s
1 km mit stehendem Start . . . 31,3 (32,2) s
Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h)
40 bis 60 km/h 6,6 s
40 bis 80 km/h 12,4 s
40 bis 100 km/h 18,2 s
40 bis 120 km/h 25,4 s
40 bis 140 km/h 33,6 s
1 km ab 40 km/h 37,0 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand 49 (51) Phon (dBA)
Bei 50 km/h 61 (61) Phon (dBA)
Bei 80 km/h 66 (66) Phon (dBA)
Bei 100 km/h 71 (69) Phon (dBA)
Bei 120 km/h 75 (72) Phon (dBA)
Bei 140 km/h 77 (75) Phon (dBA)
Bei 160 km/h 82 (81) Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin
Automatik
Autobahn Schnitt ca. 125 km/h 17,9 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 145 km/h 24,8 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 85 km/h 20,4 L/100 km
Kurzstrecke 19,0–22,5 L/100 km
Testverbrauch 20,0 L/100 km
Schaltgetriebe
Autobahn Schnitt ca. 120 km/h 16,8 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 140 km/h 22,7 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 90 km/h 19,3 L/100 km
Kurzstrecke 17,5–20,5 L/100 km
Testverbrauch 18,8 L/100 km

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km
Hersteller: Aktiebolaget Volvo, Göteborg, Schweden.
Importeur: Volvo G. m. b. H., 6051 Dietzenbach, Assar-Gabellson-Str.

PREISE

Limousine viertürig 164 E (Schaltgetriebe) DM 21 200,—
Limousine viertürig 164 E (Automatik) DM 22 200,—
Schweiz:
Limousine viertürig 164 E (Schaltgetriebe) sfr 22 900,—
Limousine viertürig 164 E (Automatik) sfr 25 000,—
Österreich:
Limousine viertürig 164 E (Schaltgetriebe) öS 137 000,—
Limousine viertürig 164 E (Automatik) öS 144 500,—

