

# WEL DEGELIJK EEN HEER VAN STAND



**Zweedse degelijkheid is een begrip. En zaken als betrouwbaarheid en veiligheid hebben altijd hoog in het vaandel van Volvo gestaan. Dit alles was de 164, die in '68 werd geïntroduceerd, dan ook niet vreemd. Nog steeds zie je hem in vaak zeer goede staat rondrijden.** \_\_\_\_\_

DOOR JAN HAAKMAN

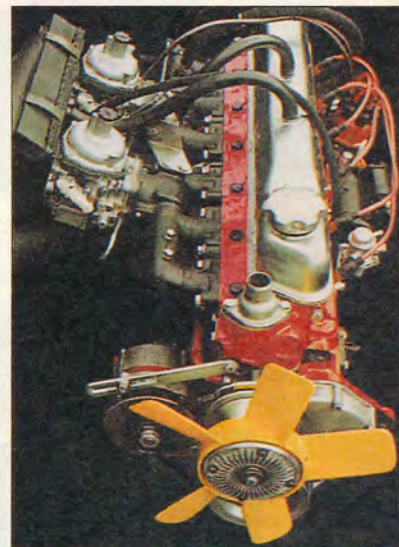


Een ruim bemeten kofferbak maakte van de 164 een ideale reiswagen.

## 164 TE: officiële DDR-staatslimousine

Van de 164 E bestond ook nog een uiterst luxueuze limousine-versie: de 164 TE. Deze variant had een verlengde wielbasis en een bijzonder rijke uitrusting. De TE werd niet in het normale verkoopprogramma opgenomen, maar bleef voorbehouden aan hoogwaardigheidsbekleders en staatslieden. De 164 TE viel met name bij de hoge heren in het Oostblok goed in de smaak; nog lange tijd nadat hij uit productie was genomen konden we de statige limousine zien rondrijden bij officiële aangelegenheden in de voormalige DDR.

tiemotor die in 1972 zijn entree had gemaakt. Het was de laatste wijziging, want al een jaar later kwam de opvolger: de 264. De V6-motor van Volvo werd afgelost door de intussen overbekende Franse V6 Douvrin-motor van Renault. De 164 E bleef nog enige tijd leverbaar in Noord-Amerika. Een jaar later viel voorgoed het doek voor deze degelijke Heer van Stand.



De 3-liter zescilinder in lijn leverde 130 pk en gaf de Volvo 164 een top van 180 km/h.

## Technische gegevens Volvo 164 1968

motor: 6-cil. in lijn  
cilinderinh.: 2979 cc  
boring: 88,9 mm  
slag: 80 mm  
compressieverh.: 9,2:1  
vermogen: 130 pk  
lengte: 471,5 cm  
breedte: 173,5 cm  
hoogte: 144 cm  
spoorbreedte vóór: 135 cm  
spoorbreedte achter: 135 cm  
gewicht: 1320 kg  
topsnelheid: 180 km/h  
prijs: f 20.000

productieperiode: 1968-1976  
productie-aantal: 111.068 ex.

De tijdloze carrosserie van de 164 was ontworpen door Bertone en maakte een stijlvolle en uiterst robuuste indruk. Volvo stond en staat er om bekend zijn modellen niet zo vaak te wijzigen. In zijn 8-jarig bestaan werd ook de 164 maar nauwelijks gemodificeerd. De meest ingrijpende verandering vond plaats in 1972, toen er aan de uitvoering met de bestaande carburateurmotor een uitvoering met benzine-injectie werd toegevoegd: de 164 E. Deze beschikte maar liefst over 160 pk motorvermogen.

## 264 opvolger van 164

In 1974 volgden nog enkele wijzigingen aan zowel interieur als exterieur. Tegelijk verdween de carburateurmotor voorgoed van het toneel. De auto was toen alleen nog maar leverbaar met de injectie-

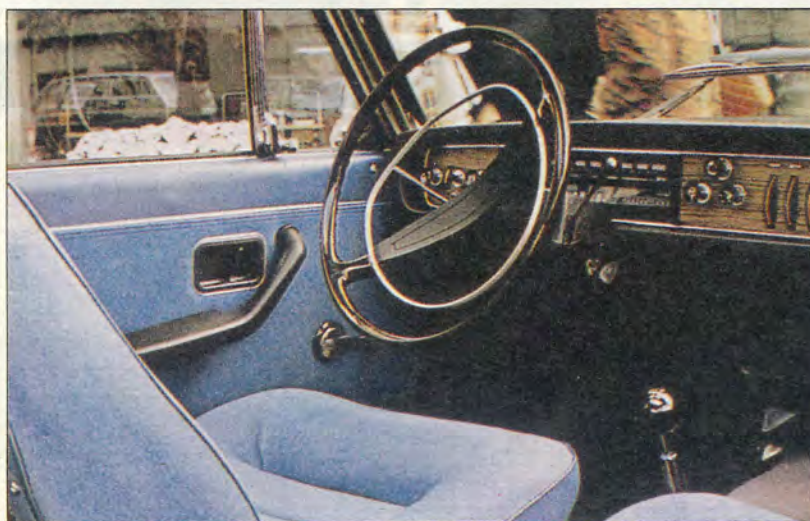
## Krachtige zespitter

De zescilinder van de 164 was een bijzonder fijne krachtbron. Hij maakte van de auto niet zozeer een sprinter, maar was wel behoorlijk pittig en deed zeer krachtig en solide aan. De lijnmotor had een cilinderinhoud van 2979 cc en leverde een vermogen van 130 pk.

## Volvo 164 clubadressen

Volvo 164 Register  
p/a L. Lenders  
Postbus 6259  
5600 HG Eindhoven  
tel. 040-811012

Swedish Car Club Belgium  
VZW/ASBL  
p/a E. Lambrechts  
Fernerijstraat 5  
2580 St.-Katelijne-Waver (B)  
tel. 015-312893



Comfortabele stoelen en een dashboard dat - zelfs voor de jaren '70 - weinig inspirerend oogt.