



Die Volvo-Wagen vereinigen solide Konstruktion und Ausführung mit fortschrittlicher Technik. An den jüngeren Typen gibt es kaum etwas, das man sich grundsätzlich anders wünschte. Die Volvo-PKW werden gern als die „schnellsten Traktoren der Welt“ bezeichnet, denn ihre robuste Bauweise ist heute durchaus nicht mehr allgemein üblich. Volvo sind aber nicht bloß dauerhaft und daher langlebig; sie bleiben praktisch auch immer modern, weil man auf modische Effekte verzichtet und eine zeitlose Karosserieform baut.

Der Volvo 164 ist das neueste und größte PKW-Baumuster des Werkes. Seine Linie folgt der Reihe 140, doch sind die Abmessungen größer. Der neue Sechszylinder-Reihenmotor Typ B 30 ist gewissermaßen ein weiterentwickelter Bootsmotor. Die solide Auslegung verlängert natürlicherweise die reparaturfreie Gebrauchszeit und erweist sich hohen Drehzahlen durchaus nicht hinderlich. Insgesamt verkörpert der Volvo 164 den modernen Typ des sicheren, schnellen und verlässlichen Reisewagens, bei dem neben hoher Leistung vor allem ein kraftvolles Durchzugsvermögen verlangt wird.

### MOTOR – GETRIEBE – FAHRWERK

Der 3-l-Sechszylindermotor hat die gleichen Grundmaße wie der neue 2-l-Vierzylindermotor. Im gußeisernen Motorblock besitzt jeder Zylinder seinen eigenen Kühlwassermantel. Der gußeiserne Zylinderkopf ist im Brennraum so beschaffen, daß trotz der Verdichtung 9,2 mit Superkraftstoff von nur 97 OZ gefahren werden kann. Die über Stoßstangen und Kipphebel betätigten Ventile sind vom Volvo-Einheitsmaß. Ein neuartiger Schaftverschluß läßt die Ventile leichter rotieren (kein Festbrennen). Verchromung der Ventilschäfte erhöht die Verschleißfestigkeit. Die Kurbelwelle läuft in sieben Bleibronze-Lagerschalen, die eine um 50 Prozent höhere Belastung vertragen als herkömmliche Weißmetall-Tragschichten. Das geschlossene Kühlsystem (Füllmenge 13 l) arbeitet mit 0,7 kp/cm<sup>2</sup> Überdruck. Die Kon-

trolle des Wasserstandes erfolgt am durchscheinenden Ausdehnungsgefäß. Bemerkenswert erscheinen die besonders leistungsfähige Umwälzpumpe und der neuartige Ventilator aus Plast. Seine Flügel sind asymmetrisch angeordnet; außerdem enthält er eine Rutschkupplung, die seine Drehzahl auf maximal 3000 U/min begrenzt. Als Schlupfmedium dient Öl, so daß praktisch kein Verschleiß entsteht. Zum niedrigen Geräuschniveau auch bei hohen Drehzahlen kommt eine gewisse Leistungseinsparnis.

Die Betriebssicherheit der elektrischen Anlage erhöht man durch Verwendung von feuchtigkeitsunempfindlichem Polyester für den Störschutz und Zündkerzen- sowie Verteilerdichtungen aus Silikon Gummi. Das Motordrehmoment beträgt von 1200 bis 4400 U/min 20 kpm und mehr. Damit steht über reichlich 60 Prozent des nutzbaren Drehzahlbereichs ein außerordentliches Durchzugsvermögen zur Verfügung.

Von den Kraftübertragungen (siehe technische Daten) sind die beiden anspruchsvolleren nur in Limousinen mit Stahlschiebedach zu finden. Das neukonstruierte mechanische Vierganggetriebe hat reichlich bemessene Synchronisiereneinrichtungen, das Achsgetriebe Hypoidverzahnung.

Die Vorderräder hängen an Lenkern mit Schraubenfedern, Teleskopdämpfern und Querstabilisator. Die starre Hinterachse wird von tiefliegenden Längslenkern, Momentenstäben, Querstab und Querstabilisator exakt geführt sowie durch Schrauben- und zusätzliche progressiv wirkende Gummihohlfedern abgestützt. Die Dämpfer stehen hier ziemlich weit vorn. Die Gelenke des Fahrwerks sind wartungsfrei. Die Hinterachse hat ein neues, ölgeschmiertes Radlagersystem. Die seitlichen Kräfte werden von beiden Kegelrollenlagern aufgenommen. Die Wartung der Radlager ist einfacher, die Lebensdauer der Antriebsachse höher.

Die Kugelumlauf lenkung übersetzt progressiv von 18,3 in Mittellage bis 26,0 voll einge-

schlagen. Die Lenksäule läßt sich bei einem Aufprall sowohl einschieben als auch wegknicken. Zur selbstnachstellenden Allrad-Scheibenbremsanlage – aufgeteilt in zwei Kreise aus jeweils beiden Vorderrädern und einem Hinterrad – gehören Kraftverstärker, Kraftbegrenzer vor jedem Hinterrad, Handbremshebel zwischen Fahrersitz und Tür, kleine Feststelltrommeln in den rückwärtigen Systemen und eine Warnleuchte.

### WAGENKÖRPER UND AUSSTATTUNG

Der selbsttragende Wagenkörper folgt modernen Prinzipien. Alle Karosserieöffnungen sind von geschlossenen Profilen umgeben. Die Dachkonstruktion ist überrollsteif. Für Innenzelle und alle tragenden Teile verwendet man 1,4 mm Stahlblech. Die Anschlußbauten sind als Knautschpartien bemessen. Rost- und Unterbodenschutz samt Lackierung bestehen aus je acht Schichten. Besonders gefährdete Teile sind verzinkt, Zierleisten und Radkappen aus nicht rostendem Stahl, die Stoßstangen aus eloxiertem Aluminium. Die Scheinwerfer lassen sich durch Drehknöpfe im Motorraum einstellen, zwei zusätzliche in gitterartig abgedeckte Öffnungen einsetzen. Abschleppösen findet man vorn und hinten.

Dachhimmel und Instrumentenbrett sind vorbildlich gepolstert. Letzteres trägt allerdings ein Bandtachometer. Der Kilometerzähler reicht bis zur Million. Die wollstoffbezogenen, bis in die Kniekehlen reichenden Sitze haben vorn Liegebeschläge und Lehnen mit verstellbarer Kreuzstütze. In die Vordertüren lassen sich Lautsprecher einbauen. Die Frischluftheizung (Gebläseleistung 4 m<sup>3</sup>/min) bedient auch den Fondfußraum. Die Luft entweicht an den Türleisten. Das Rückfenster ist elektrisch beheizbar. Zu allen Sitzen gehören Befestigungspunkte für Dreipunkt-Sicherheitsgurte.

### FAHRLEISTUNGEN

Der Volvo 164 beeindruckt durch seine Vollkommenheit und die Handlichkeit des immerhin verhältnismäßig großen Wagens. Bedienung leicht, gut zu übersehen, außergewöhnlich wendig, ebenso sanft und gefügig wie rasant, bremsstark und von hervorragender Straßenlage, dabei aber nicht zu weich gefedert, gewährt er Fahreigenschaften und Leistungen, die der Praxis mehr als genügen, ohne besonders hervorstechen. Gewiß: 130 PS aus fast 3 l Hubraum sind viel und teuer, und eine Bremsanlage, die notfalls zweimal 80 Prozent Bremsleistung garantiert, ist auch nicht billig. Doch der heutige – und erst recht der morgige – Straßenverkehr verlangen angemessene Technik. Der Volvo 164 repräsentiert sie. Seine Parameter drücken sie in vergleichbaren Zahlen aus. Das Werk gibt eine Höchstgeschwindigkeit nicht an, weil es dem Angebot an Kraft weit mehr Bedeutung beimißt als der sowieso kaum einmal ausfahrbaren Spitze.

### EINIGE TECHNISCHE DATEN

<b>Motor</b>	Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor, OHV, wassergekühlt, Typ B 30	<b>Kupplung</b>	Einscheiben-Trockenkupplung mit Tellerfeder, mechanisch betätigt	<b>Länge/Breite/Höhe (leer)</b>	4705/1735/1435 mm
<b>Vergaser</b>	2 Zenith-Stromberg-Schrägstromvergaser	<b>Wechselgetriebe</b>	Vierganggetriebe, vollsynchronisiert, mit Knüppelschaltung, auf Wunsch mit Overdrive; oder vollautomatisches Borg-Warner-Getriebe mit Wählhebel an der Lenksäule	<b>Bodenfreiheit (leer)</b>	180 mm
<b>Bohrung/Hub</b>	88,9/80,0 mm	<b>Übersetzungen</b>	3,14; 1,97; 1,34; 1,00; R 3,54; Overdrive 0,797	<b>Innenbreite max.</b>	1430 mm
<b>Hubraum</b>	2979 cm <sup>3</sup>	<b>Achsübersetzung</b>	3,73; mit Automatik 3,31	<b>Sitzhöhe v/h</b>	360 ... 320/330 mm
<b>Verdichtung</b>	9,2	<b>Radstand</b>	2700 mm	<b>Sitzraumhöhe v/h</b>	950/890 mm
<b>Leistung (DIN)</b>	130 PS bei 5000 U/min	<b>Spur v/h</b>	1350/1350 mm	<b>Lehnenhöhe v/h</b>	530/600 mm
<b>Drehmoment</b>	21 kpm bei 2500 U/min			<b>Kofferraum</b>	675 dm <sup>3</sup>
<b>Höchstzahl</b>	rd. 5800 U/min			<b>Wendekreisdurchmesser</b>	9,6 m
<b>Hauptlager</b>	7			<b>Lenkrad-U. v. A. z. A.</b>	4,8; bei Servolenkung 3,7
<b>Elektrik</b>	12 V; Drehstromgenerator 35 A/490 W; Anlasser 1 PS; Batterie 60 Ah			<b>Bereifung (Gürtelreifen)</b>	165 SR 15 auf Felgen 4 1/2 J - 15
				<b>Tankinhalt</b>	58 dm <sup>3</sup>
				<b>Masse (fahrfertig)</b>	rd. 1360 kg
				<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	rd. 176 km/h
				<b>Kraftstoff- Reiseverbrauch</b>	10 ... 14 l/100 km

32003  
Bohne, Johannes  
13180  
13/1  
Hartmannsd. Am Sportplatz 5  
B 3