

# Den breddar registret

Av N O ANDERSSON



Forna tiders Volvo-front har åter kommit till heders i modifierad version. De runda gallen är luftintag men tanken är att de skall kunna ersättas med två hjälpljus. Blinkljus och p-ljus ligger i kåpor ovanpå stötfångaren.

Torslanda-fabriken i Göteborg ger Volvo möjlighet att bygga 200 000 bilar per år. Produktionen av Amazon- och 140-serien är uppe i 170 000 enheter i runda tal och det finns alltså plats för ytterligare några tiotusental bilar. Det är där nya 164 kommer in i bilden.

Volvo-ägarna är ett märkestroget släkte, 80 procent av dem väljer Volvo vid nästa köp. Den siffran kanske stiger ytterligare när den som vill byta upp sig i en större klass än Amazon och 140 nu kan välja 164. Där har ni argument nummer två för den nya modellen.

Procentuellt går en stor del av Volvo-tillverkningen på export och »globalt» anser man sig också behöva en större vagn som breddar registret. Det är ytterligare ett argument för den nya modellen.

Sifferbeteckningar är ju numera Volvos modellnamn och nykomlingen heter alltså 164 där siffran fyra visar att vagnen har fyra dörrar. Någon annan

version planeras inte eftersom huvudparten av dem som köper bil i den klass där nykomlingen hamnar väljer fyra dörrar.

Den klass där 164 hamnar betyder i pengar mellan 24 700 och 28 250 kronor på gatan i Göteborg och beroende på bilens utrustning. Vad får man då för pengarna. Jo först och främst givetvis den sexylindriga motorn på 145 hk, vidare en vagn som är något större än 140-serien och som har större axelavstånd. Totallängden är 470,5 cm mot 464 för 142/144 och axelavståndet 270 cm mot 260 för 140-serien. Bredden är densamma, 173,5 cm. Man får en vagn med en front som skiljer 164 mer från mängden än 140-seriens diskreta framparti. Och man får en vagn med större komfort än 140-seriens.

Men man får exakt samma innerutrymme som i 142/144. Vagnen blir femsitsig men är »komfortänt» för fyra. Det visar t ex bakre ryggstödet markanta skålning efter ungefär

samma mall som i exempelvis Rover 2000. Man får inte den bakrutede froster som finns i 140-serien men istället kraftigare värmekanaler till bakre fotutrymme samt eluppvärmad bakruta. Och man får en klädsel av ylletyg. En klädsel som inte klibbar i sommarvärmen. Det var en av de detaljer vi kunde konstatera under den korta första provturen med vagnen.

## Den nya sexan

För kort tid sedan presenterade Volvo sin nya B20-motor. Att beskriva den nya sexan med beteckningen B 30 innebär en uppreppning av de nyheter som fanns hos B20-motorn — avgasrening, förvärmning, växelströmgenerator, kylfläkt med slirkoppling osv. B 30 har en volym av 2 979 cm<sup>3</sup> och exakt samma cylinderdiameter och slaglängd som B 20, dvs 88,9 respektive 80 mm. Det innebär att man använder samma kolvar

och kolringar för båda motorerna vilket förenklar både tillverkning och reservdelshållning. Samma sak gäller för övrigt ventiler och ventilmekanism.

Avgasreningen som först infördes på amerikansk marknad och sedan kom här i Sverige med B20-motorerna har vi, som sagt, redogjort för nyligen och det gäller också förvärmningen med luftkanaler till grenröret och fronten samt termostatstyrt spjäll.

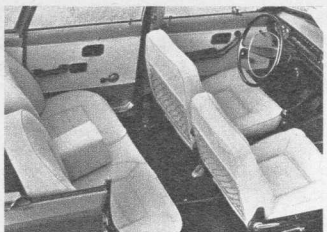
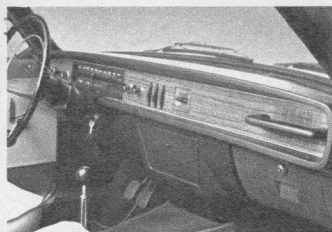
Ur trelitersmotorn tar man 145 hk SAE vid 5 500 varv och det maximala vridmomentet är 22,5 kpm SAE vid 3 000 varv. Vridmomentkurvan är relativt flack vilket framgår av diagrammet här intill.

Motorn kombineras med antingen fyrväxlad manuell låda, manuell växellåda med överväxel eller automatväxellåda. Den manuella växellådan har sk remote kontroll vilket kanske kan översättas med avståndskontroll. Den praktiska innebörden är att växelspaken inte går direkt ner i växellådan utan manövrerna överförs via ett helt inkapslat länksystem. Det gör att man kan använda en kort växelspak, placerad mellan framstolarna och vidare eliminerar vibrationerna från växellåda till spak.

Den automatiska växellådan är densamma som används i kombination med B20-motorerna men momentomvandlaren har fått ökade dimensioner.

Vi kanske också skall nämna, att B30-motorn enbart finns i tvåfärgsversion och enbart med effekten 145 hk.

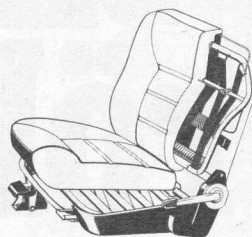
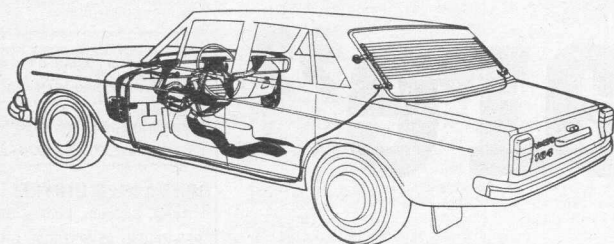
Den sexylindriga motorn förändrar viktfordelningen fram—bak en aning. Medan den på 140-serien är 50—50 har 164 viktfordelningen 53,5—46,5. Principen för framhjulsupphängningen är densamma som för 140-serien men framvagnen är dimensionerad för den högre vikten. Övre kulle och bussningar är kraftigare. Styrningen har variabel utväxling. Vid körning rakt fram är den 18,3 men stiger sedan och



Instrumentpanelen känner ni igen från 140-serien men den har i 164 fått ett överdrag av träimitation. Den korta växelspaken har placerats mellan framstolarna. Vi kan i det sammanhanget nämna, att 164 också kan fås med helt framsäte. Det utförandet vänder sig emellertid i första hand till vissa exportmarknader.

Inredningen är mer påkostad än i 140-serien. Ett klart plus är klädseln i ylletyg och förvaringsfickorna på framstolarnas ryggstöd. Vissa versioner av 164 fördes med rullbälten även om Volvos tekniker ännu inte är helt »sällda» för denna typ av säkerhetsbälten. Att de nu släpps ut skall ses som ett fältförsök.

Den nya vagnen kan fås med soltak som därmed introduceras i Volvo-produktionen.



Bakrutedrosten har ersatts av eluppvärmning och varmluftskanalerna till bakre fotutrymmet har gjorts kraftigare. Fortfarande saknas den allt vanligare typen av genomventilation med luftsläpp vid bakrutan.

Framstolarnas dynor är höj- och sänkbara utan att man går ur vagnen. Ryggstöden har steglös lutning och svankstöd.

är 26 vid fullt rattslag. Det underlättar exempelvis parkeringsmanövrer men ger samtidigt god väggkontakt vid landsvägskörning. Servostyrning står på listan över extratillbehör.

Bromsarna är ett arv från 140-serien — men med andra dimensioner — med skivor runt om, tvåkrets-system med båda kretsarna till framhjulen och bromskraftsreducering för bakhjulen.

### Första intryck

En provkörning på några kilometer kan givetvis inte ge så många eller säkra intryck. Vi har nämnt den nya klädseln som ett klart plus liksom baksätetskomforten. På komfortsidan kan vidare antecknas framstolar som förutom svankstöd och steglös ryggstödslutning nu också fått höj- och sänkbara sits. Variationsmöjligheterna ligger inom 40 mm och omställningen kan göras under körning.

När man vant sig vid styr-

ningen i Volvo 142/144 märks skillnaden i »styrklarheten» kanske speciellt mycket hos nya 164. Vi föredrar emellertid att vänta med omdömet till dess vi fått prova vagnen på mer skiftande vägar än provsvlingen i Göteborg bjöd på.

Acceleration och segdragning är av hög klass och speciellt märker man det vid körning med den manuella växellådan. Fabriken uppger ungefär 11 sekunder från 0 till 100 och när det gäller toppfart har målsättningen varit minst 175 km/tim. Vagnen vänder sig, som sagt, inte bara till svensk marknad. I automatversionen går bilen mycket tyst och isoleringen både mot väg- och motorljud är av den klass som man kräver i det här prisläget.

I år räknar Volvo med att bygga ca 3 000 exemplar av nykomlingen, avsedda för svensk marknad och för introduktionen på exportmarknaden. Nästa år planerar man 20 000 av nya Volvo 164.

Kurvorna visar effekt och vridmoment.

