



VOLVO 164:

SKALL DEN KLARA KONKURRENSEN

Volvo är en rationellt arbetande fabrik. Ska man bygga en ny vagn, ser man om i huset om det finns delar från den befintliga produktionen, som skulle passa för den påtänkta. Så också när man koncepterade, Volvo 164. Dyrt är det att göra en helt ny kaross, varför man tog så mycket det gick från 140-serien. Likaså har det tekniska åtskilligt gemensamt för båda modellserierna. Det praktiska resultatet är att 164 i många avseenden känns som 140.

□ 164-karossen är i stort sett identisk med 140 fram till motorrumsväggen — framför den har 164ans nos dragits ut med 10 cm för att den sexcylindriga motorn skall få plats, liksom den krockdämpande »skrynkeltbromszonen». Passagerarkupén och bagagerummet har således samma dimensioner för 164 som för 140 — vilket inte är något att klaga på, eftersom 140 hör till de allra rymligaste i sin klass.

Egentligen är det endast framifrån man kan skilja de två Volvo-modellerna åt. Det av Austin Princess eller Rover 3 Litre inspirerade frontgallret skiljer sig markant från 140s

smala tvärgaller. Det förefaller naturligt att jämföra 164 med Mercedes-modellerna i samma pris- och storleksklass. Som vi ser det, blir det i första hand med Mercedes 230 och 250, som 164 får konkurrera. I den fortsatta bedömningen kommer vi därför att göra små jämförelser med de nämnda Stuttgartvagnarna.

Interiören i Volvo 164 känns ombonad och varm. Den ljusa, behagligt värmande ylleklädseln bidrar i hög grad till detta. Nackdelen är att ljust tyg är känsligt för smuts. De bekväma framstolarna har förutom inställning i längsled och ryggstödsinställning, även höjdställning, för förarsätet omställbar under körning. På så sätt kan man avpassa körställningen till de flesta kroppstorlekar. Vi uppskattar i synnerhet höjdställningen, eftersom man genom högt stolläge slipper ifrån den annars tröttande fattningen kring den höga och vertikalt placerade Volvo-ratten. I- och urstigningen kan dock försvåras med hög stolinställning — lären slår emot rattkranen. Annars

är det mycket lätt att komma in och ur framstolarna genom de vidöppnande framdörrarna, som slår igen med en verklig »kassaskåpsklang».

För storvuxna personer kan det vara lite besvärligt att stiga in i baksätet — den bakre dörrstolpen är framåtlutande, och de större i bedömningslaget slog ryggen i stolpen vid en del tillfällen. Baksätet är konturformat för två personer, som har gott om huvud- och benutrymme. Men sittyngan är ganska kort, varför det för storvuxna kan bli begränsat lårstöd. Mittpassagerarplatsen är obekvämt — vederbörande sitter över kardantunneln, med det uppfällda mittarmbandstödet som ett hårt och obekvämt ryggstöd. Baksätet är alltså i praktiken inte tresitsigt utan tvåsitsigt.

Instrumentpanelen är densamma som för 140, med undantag för träimiterad yta. Instrumenten och reglagen är likaså desamma. Placeringen av torkar-, choke och ljusreglage är inte fullgod. De sitter för nära varandra och skymms dessutom av rattkranen. Minus ock-



så för Volvos envisa motvilja att förse bilen med ett så viktigt instrument som klocka.

Medan vi är inne på kritik, måste vi även anmärka på avsaknaden av för föraren tillgängliga upplagsplatser. Behöver den som kör Volvo inte komma åt vindruteskrapa, solglasögon, cigarrettpaket, choklad, kartor, färjebiljetter ovs? Vi ska ge Volvo ett tips: mitt under panelen finns ju ansats till en konsol (innanför vars stora lucka finns en liten säkringsdosa). Flytta säkringsdosa till annan lagom lättillgänglig plats under panelen (hur ofta går förresten en säkring sönder?), och dra ut konsolen en bit bakåt, så att den formas till ett rymligt, för föraren och frampassageraren lättillgängligt upplagsfack! Baksätet har upplagsplatser i form av nätkassar på framstolarnas baksida — vi tycker att nätmaskorna är i grövsta laget, mindre saker ramlar ut mellan maskorna. Annars tycker vi att

(forts på sid 33)

+

Bekväma, rymliga framstolar

Vibrationsfri sexcylindrig motor med god segdragningsförmåga

Rymligt bagagerum

Mycket god olycksförebyggande säkerhet

Mycket god skadeförebyggande säkerhet

—

Inga för föraren tillgängliga upplagsplatser

Ingen klocka

Bristande ventilation

Bristande lasttålighet

Mycket hög bakgavel på bagagerummet försvårar i- och urlastning

EKONOMISKT SETT

Pris körklar i Stockholm 25 500:—, med överväxel 26 700:—, med automatlåda 26 750:—, med automatlåda och servostyrning 28 200:—.

I priset ingår bäddbara framstolar, elvärmd bakruta, automatiska backljus.

Bilskatt per år 375:—.

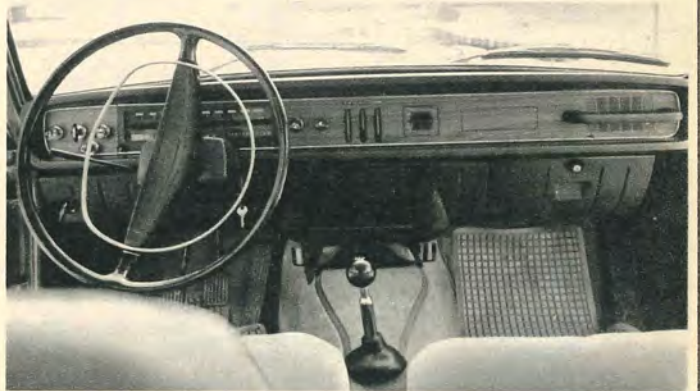
Försäkringsklass 515.

Garanti 6 månader utan körsträckebegränsning.

Vagnskadegaranti 5 år.

Arsmodell 1969 fr o m chassinummer 000001, typbesiktigad den 26.9.1968.

Antal auktoriserade verkstäder i Sverige ca 350. Riktprislista för reparationer tillämpas.



	Volvo 164 1969	Mercedes-Benz 250 1969	Opel Commo- dore 1969	Plymouth Valiant 1969	Volvo 144 S 1969
Cylindervolym cm ³	2 978	2 496	2 490	3 690	1 986
Max effekt hk vid varv/min (DIN)	130/5000	130/5400	115/5200	130/4000	100/5500
Max vridmoment kpm vid varv/min (DIN)	21/2500	20,3/3600	17,7/3500	27/2400	15,5/3500
Elsystem volt/ampere-timmar	12/60	12/66	12/44	12/48	12/60
Längd cm	475	470	460	480	465
Bredd cm	174	177	177	182	174
Höjd cm	145	145	146	143	146
Kupélängd gaspedal baksätets ryggstöd cm	189	189	176	190	186
Antal dörrar	4	4	4	2	4
Bagagevolym liter (SAE-väskor)	395	415	390	1) —	395
Tjänstevikt/maxlast kg	1360/390	1470/410	1260/305	1440/480	1230/440
Pris körklar i Stockholm kr	25 500	29 500:-	21 700:-	26 500:-	20 550:-
Acceleration genom växlar 0—100 km/t sek	12,5	11,5	11,5	13,5	13,0
0—400 meter sek	18,0	18,0	18,0	18,0	18,5
0—1 000 meter sek	33,0	33,7	33,5	34,5	34,0
Max hastighet km/t	170	178	175	155	165
Praktisk bränsleförbrukning l/mil	1,35— 1,85 P	1,15— 1,45 P	1,00— 1,25 P	1,30— 1,50 P	1,10— 1,30 P
Bränsletank liter	58	65	55	68	58
Säkerhetsbetyg	3,9	4,2	3,3	2) —	3,9

1) Icke uppmätt
2) Icke bedömt



Instrumentpanelen i Volvo 164 är identisk med den i 140-serien. Enda skillnaden är att ytan har »träöverdrag».

Framstolarna ger utmärkt komfort. Ett plus är inställbarheten i höjddled.

Sexan på knappa tre liter ger 130 hk DIN vid 5 000 varv.

