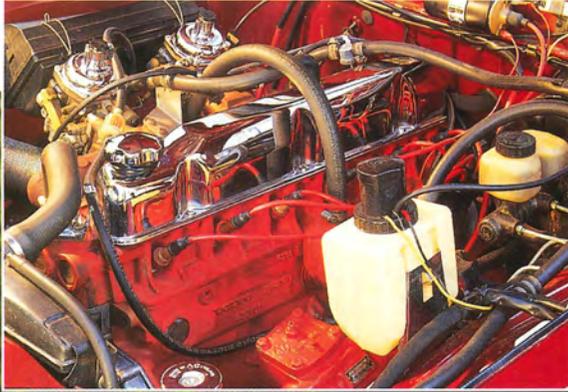




Das Armaturenbrett mit Breitbandtacho und Holzdekor preist den Stil der Sechziger



Der kurzhubige Sechszylinder mit seitlicher Nockenwelle läuft sehr kultiviert



Die schlichte Heckpartie übernahm Designer Jan Wilsgaard exakt vom 144



Ungewöhnliches Detail: Handbremse links vom Fahrersitz

Nach Gutsherrenart



Die würdevolle Frontpartie des 164 zeigt aristokratische Züge

► **Fahrbericht Volvo 164**
Volvos erstes Oberklasse-Auto seit 1950 zielte auf Individualisten. Der gediegene Wagen mit leisem Sechszylindermotor wirkt unterkühlt-seriös und trägt unverkennbar britische Züge.

Die linke Hand umfasst den soliden verchromten Türgriff, die schwere Fahrtür mit stilvollem Dreiecksfenster im zierlichen Rahmen öffnet sich langsam. Begegnung mit einem großen Unbekannten, dessen aristokratisches Gesicht fasziniert. Ein Kühlergrill, der Souveränität verheißt. Man nimmt mit der dem Objekt angemessenen Würde behutsam auf dem breiten Fahrersitz Platz. Die üppige, mit dunkelrotem Leder bezogene Polsterung verkörpert dezenten Luxus. Ein riesiges, extrem steil stehendes Lenkrad mit verchromtem Hupring drückt aus, wir haben alles im Griff, jedes Wetter und jede Straße, fühl dich sicher.

Tatsächlich, man ist angekommen, fühlt sich aufgehoben in dieser funktionalen Welt, der ein gerüttelt Maß an Behaglichkeit samt wertvollen Materialien die kühle Strenge nimmt: keine Spur von spartanisch, aber auch kein dekadenter Überfluss, der vom Wesentlichen ablenkt. Der lichte Aufbau mit den drei Seitenfenstern stimmt das Innere freundlich. Die hohe Gürtellinie schafft Geborgenheit und Diskretion. Alles fasst sich solide an. Der im Holzdekor eingebettete Breitbandtacho wirkt in dieser handfesten Umgebung jedoch leicht deplatziert, in diesem Ambiente erwartet man eine hübsch drapierte Gruppe chromumrandeter Rundinstrumente mit „Smiths“-Signatur. Auch die wild verstreuten Dreh- und Zugschalter etwa für Choke und heizbare Heckschei-

Fotos: Schmid



Historie

1966 Vorstellung der neuen Volvo-Modellreihe P 140 mit Sicherheitskarosserie
1968 Im August Debüt des P 164 mit Sechszylindermotor
1969 Ab Herbst Lederpolster serienmäßig, Halogen-Nebelscheinwerfer statt Frontgitter

1970 Ab August Radstand 2720 statt 2700 mm, breitere Felgen 5,5 statt 4,5 Zoll. Lenkhilfe serienmäßig
1971 Ab Herbst neues Lenkrad mit Prallplatte, versenkte Türgriffe, zusätzliche Variante 164 E mit D-Jetronic, 160 PS

1972 Rundinstrumente, neu gestyltes Heck, neuer Grill
1973 Ab Herbst nur noch 164 E, Sicherheitsstoßstangen
1974 Polster wie 264, Zahnstangenlenkung
1975 Im Juni Produktionsende nach 153 023 P 164



Die Version von 1974 ohne Dreiecksfenster, aber mit Kuhfängern



Die Basis für den 164 ist das Mittelklasse-Modell 144 von 1966



Luxusattribut: üppige Lederpolster mit Gepäcknetzen



Der Tankverschluss setzt die Zierlinie geschickt fort



Große 15-Zoll-Räder mit schmalen Reifen

Das klare Profil verdankt der Volvo dem dritten Seitenfenster und der Länge von 4,70 Metern

be („rear demist“) scheinen frei improvisiert, denn zu viel Ordnung macht fantasielos.

Nein, wir haben nicht in einem Rover P5 Platz genommen, auch nicht in einem Jaguar 420 G. Es ist ein schwedisches Auto mit britischer Seele bis in die kuppelförmigen Schwimmerkammern seiner Unterdruckvergaser. Ein Volvo 164, Baujahr 1970, optisch wohlklingende Ton-in-Ton-Sin-

fonie in Bordeauxrot mit dazu wunderbar komplementär wirkenden grün getönten Scheiben. Lack, Leder und sogar der langflorige Lambswool-Teppich präsentieren sich exakt in jenem Rot-Ton, den die Fashionmarke Etienne Aigner in den siebziger Jahren als Synonym für sich selbst erkoren hat. Wie der Zufall es will, heißt der Besitzer unseres 164 auch Aigner. Für den 40-jährigen Kaufmann

mit dem Vornamen Ulrich war der 164 Liebe auf den ersten Blick: „Ich sah das Auto vor genau einem Jahr als Gebrauchtwagen auf dem Hof eines Augsburger Mercedes-Benz-Vertreters. Ein Mechaniker des Hauses hatte den vorher recht verwahrlosten Wagen aufwendig restauriert und bot ihn nun zum Verkauf an. Die konservative Linienführung des Volvo mit dem wunderschön

gezeichneten Gesicht faszinierte mich.“

Ein bisschen Sentimentalität gab schließlich, wie so oft, den Ausschlag zum Einschlag, der bei fairen 15 000 Mark erfolgte. Denn Aigners Onkel, ein Architekt, fuhr seinerzeit sogar zwei Jahre eines dieser hier zu Lande stets rar gebliebenen Autos, bis er wieder reumütig zur Mercedes S-Klasse zurückkehrte. Der große Volvo imponierte ihm zwar auch wegen seiner feinen Gesichtszüge, die ihm der gelernte Bildhauer und jahrzehntelange Volvo-Chefdesigner Jan Wilsgaard behutsam ins Blech schnitt, aber das milde Temperament des großen Klaren mochte er nicht länger hinnehmen.

Man kann ihn sogar verstehen, denn die 130 PS haben nicht eben leichtes Spiel mit der ausgewachsenen Limousine, die voll getankt und mit zwei Personen besetzt immerhin 1500 Kilogramm wiegt. Wenn der niedrig tourende Dreilitermotor nicht reich mit Drehmoment gesegnet wäre, demütigendes Hinterherfahren wäre uns gewiss. So reicht die zahme Motorleistung für gemütliches, kontemplatives Dahingleiten auf gut ausgebauten Landstraßen, ohnehin eine Domäne des 164. Dort, unter 4000 Umdrehungen bleibt der gusseiserne Sechszylinder nuschelig leise, der Verbrauch liegt bei nur zwölf Litern pro 100 Kilometer, die bisweilen launische Starrachse benimmt sich komfortabel und kultiviert. Den auf Wunsch lieferbaren Overdrive wünschen wir uns gerade jetzt, dann könnten wir noch üppiger im Drehmoment baden. Die Schaltung arbeitet knochentrocken auf kurzen Wegen, auch das eine englische Tugend, die den stillvollen Schweden auszeichnet.

Dabei ist der P 164 nur eine geschickt aufgewertete Luxusversion des Volvo-Volumen-



Reisen statt rasen
fällt mit dem
gesetzten Volvo
nicht schwer



Ulrich Aigner aus Donauwörth über seinen Favoriten:

„Diskrete Eleganz und hohe Fahrkultur sind die Stärken des 164“

modells P 144, das 1966 mit einer neuartigen Sicherheitskarosserie debütierte. Sogar der Motor baut kostengünstig auf dem Zweiliter-Vierzylinder der 140er-Reihe auf, er wurde lediglich um zwei Einheiten à 500 cm³ verlängert. Für Volvo bedeutete die konsequente Hinwendung vor allem zur passiven Sicherheit, die drei Überrollbügel in der Dachkonstruktion ebenso vorsieht wie vier Scheibenbremsen und das diagonal aufgeteilte Zweikreis-Bremssystem, einen radikalen Imagewandel.

Die raubeinige Sportlichkeit von Buckel und Amazon schien nicht mehr zeitgemäß, was dennoch blieb, waren Robustheit, Qualität und Individualität, wie sie vor allem von Intellektuellen geschätzt wird. So avancierte gerade der klassenlose 164 zum

Lieblingsauto der Freiberufler, der Architekten, Ärzte und Anwälte, die Konventionen aus dem Weg gehen wollten und Abenteuer wie Citroën DS und NSU Ro 80 mieden. So teuer wie diese war der 164 obendrein, er kostete 1970 stolze 18 000 Mark und damit gerade einmal 90 Mark weniger als ein Mercedes-Benz 280 SE Automa-

tic, der deutlich repräsentativer wirkt. Der Mut zur Größe musste bei Volvo erst lange wachsen. Nach dem von Wilsgaard kreierten „Philip“ von 1951 und der Studie P 358, beide mit Achtzylinder-Motoren, favorisierte man mit dem 164 schließlich die kleine große Lösung. Wilsgaard hatte nicht für den Papierkorb gezeichnet, denn das

Gesicht des P 358 übernahm er weitgehend für den P 164, und gerade das ist nicht nur für Ulrich Aigner die Schokoladenseite des Volvo. Zur weiteren Verschönerung möchte er denn auch die Lüftungsgitter des 68er Ur-Modells gegen die authentischen Halogen-Nebelscheinwerfer austauschen.

Alf Cremers

Daten & Fakten

Motor: Sechszylinder-Reihenmotor, Hubraum 2978 cm³, Leistung 130 PS bei 5000/min, seitliche Nockenwelle, Stirnradantrieb, zwei Stromberg-Horizontalvergaser
Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Vierganggetriebe, auf

Wunsch mit Overdrive
Karosserie/Fahrwerk: Selbsttragende Karosserie, vorn Querlenker und Schraubenfedern, hinten Starrachse an Längslenkern und Schraubenfedern, vier Scheibenbremsen. Reifen 165 HR 15

Maße/Gewicht: Länge/Breite/Höhe 4715/1735/1440 mm, Radstand 2700 mm, Gewicht 1325 kg. Tankinhalt 58 Liter
Fahrleistungen/Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit 180 km/h, von 0–100 km/h in 13,5 s, Verbrauch 14,5 Liter/100 km

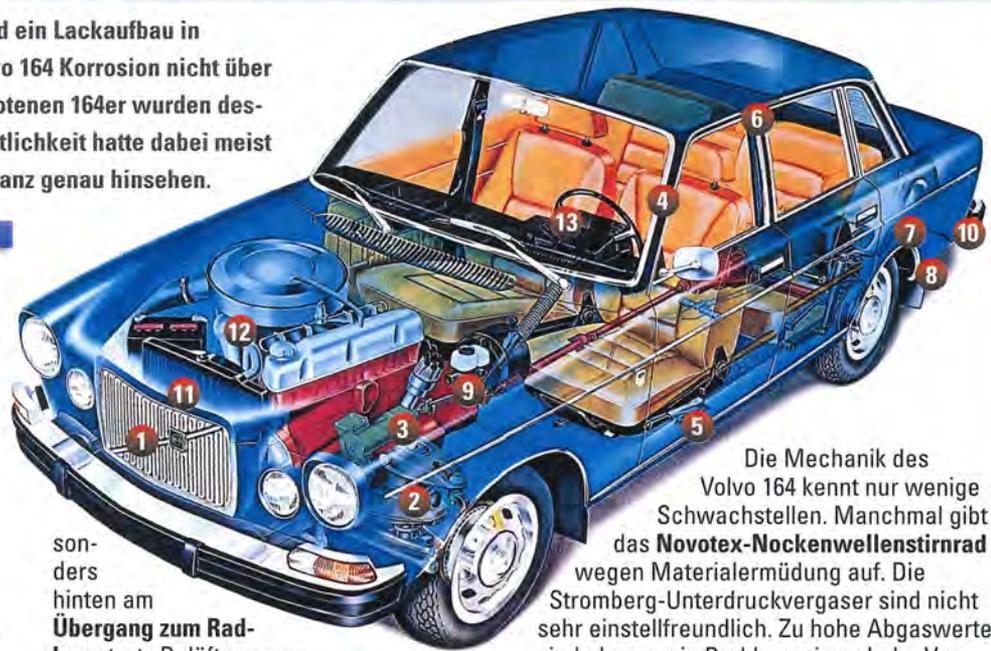
Kaufberatung Volvo 164 und 164 E: Auch Schwedenstahl rostet

Dickes Blech, belüftete Schweller und ein Lackaufbau in sieben Schichten konnten beim Volvo 164 Korrosion nicht über Jahrzehnte verhindern. Die heute angebotenen 164er wurden deshalb zumindest teilrestauriert. Wirtschaftlichkeit hatte dabei meist Priorität, deshalb muss der Interessent ganz genau hinsehen.

KAROSSERIE

- 1 Frontmaske
- 2 Vorderkotflügel
- 3 Stehbleche im Motorraum
- 4 Frontscheibenrahmen
- 5 Türschweller
- 6 B-Säulenansatz
- 7 Radläufe hinten
- 8 Endspitzen und Reserveradmulden
- 9 Stoßdämpferbefestigungen
- 10 Abschlussblech

Der Mythos vom rostresistenten Langzeitauto trifft auf den Volvo 164 nur mit Einschränkungen zu. Trotz guten werkseitigen Korrosionsschutzes zeigt die selbsttragende mit zahlreichen Hohlräumen versehene Karosserie einige ausgeprägte Schwachstellen. Generell sind Autos bis zum Modelljahr 1973 besser erhalten als spätere Exemplare, weil der Karosserierohbau durch ein anderes Schweißverfahren im Detail modifiziert wurde. Spritzwasser gefährdet die Vorderkotflügel und die Frontmaske. Der Windschutzscheibenrahmen wurde fast immer in Mitleidenschaft gezogen. Rost macht sich auch gern um die Partie der **Motorhaubenbefestigung** breit. Die Schweller neigen be-



sonders hinten am **Übergang zum Radhaus** trotz Belüftung zum Durchrosten. Oft sieht man **bröselnde Radläufe** und Endspitzen. Die Holme am Unterboden sind jedoch meist gesund, lediglich die **Stoßdämpferaufnahme** im Kofferraum ist manchmal ein Opfer von Rostfraß. Dennoch gibt es gepflegte Autos im rostfreien Originalzustand. Nachträgliche **Hohlraumversiegelung** ist ihr Geheimnis.

TECHNIK

- 11 Novotex-Stirnräder
- 12 Vergasereinstellung
- 13 Overdrive

Die Mechanik des Volvo 164 kennt nur wenige Schwachstellen. Manchmal gibt das **Novotex-Nockenwellenstirnrad** wegen Materialermüdung auf. Die Stromberg-Unterdruckvergaser sind nicht sehr einstellfreundlich. Zu hohe Abgaswerte sind ebenso ein Problem wie zu hohe Verbrauchswerte und **Startschwierigkeiten** in warmem Zustand. Die Laufleistung bis zur fälligen Motorüberholung liegt für den B 30 A-Motor bei 300 000 Kilometern, dann können Lagerschäden auftreten. Bei den Nebenaggregaten macht die **Wasserpumpe** manchmal Kummer. Die Getriebe sind robust, leichte Geräusche bei hohen Laufleistungen normal. Weniger problemlos ist der elektrisch zuschaltbare Overdrive, der manchmal hakt. Die Borg Warner 35-Automatik ist zwar träge, aber langlebig, fristgemäße Wartung vorausgesetzt. Beim Fahrwerk geben die **Gummibuchsen** gern nach.

TIPP

Die schönsten 164 stammen aus den Modelljahren 1970 und 1971. 164 E bis Baujahr 1972 notieren am höchsten, bis zu 3000 Mark über dem 164. Bevorzugte Märkte sind die Schweiz und Schweden, hier zu Lande ist das Angebot gering. Der Zustand ist entscheidend, eine Vollrestaurierung lohnt bei diesen unterbewerteten Autos nicht.

PREISE

Neupreis bei Einführung 17 500 Mark
Neupreis bei Produktionsende (164 E) 22 850 Mark
Wert in gutem Zustand (Note 2)
Volvo P 164



Das Preisniveau ist gemessen an der Klasse und der Seltenheit des Wagens sehr niedrig. Besonders günstig sind die 74er-Modelle mit Kuhfängern. Das gerin-

ge Angebot kennt wenig Richtlinien. Sehr gute Exemplare, mit hohen Kosten instand gesetzt, sind bis 15 000 Mark wert.

ERSATZTEILE

- ▶ Kotflügel vorn 360 Mark
- ▶ Stoßdämpfer vorn 120 Mark
- ▶ Türschweller 270 Mark
- ▶ Bremsscheiben vorn 130 Mark
- ▶ Auspuffanlage 860 Mark
- ▶ Radlaufblech 70 Mark
- ▶ Wasserpumpe 190 Mark
- ▶ Frontscheibe 450 Mark
- ▶ Reifen pro Stück 180 Mark
- ▶ Lichtmaschine 220 Mark

Die Ersatzteilversorgung für den P 164 ist sehr gut. Volvo bemüht sich sehr um Traditionspflege. Allerdings sind die Teile beim Volvo-Händler recht teuer. Spezialisten bieten sie in der Regel durchweg billiger an; sie sind auch besser sortiert bei geringeren Wartezeiten. Obwohl der 164er noch nicht Kult ist, wie etwa Amazon oder P 1800, gibt es bei Technikteilen keinerlei Engpässe. Sogar AT-Motoren und

-Getriebe sind erhältlich. Schwieriger wird es beim Interieur, da muss man oft auf Schlachtfahrzeuge zurückgreifen, Neuteile sind – falls noch vorhanden – sehr teuer. Die Mechanik der Volvo 164 lässt sich im Übrigen leicht überholen und macht sie zu dankbaren Restaurierungsobjekten. Karosseriearbeiten sind freilich aufwendig.

SPEZIALISTEN

- ▶ **Wagner & Günther**, Billwerder Ring 9, 21035 Hamburg, Telefon 040/734736-0, Telefax 73473620.
- ▶ **Auto Technik Buttke**, Am Inzerfeld 72, 47167 Duisburg, Telefon 0203/580061, Fax 583770.

CLUB-ADRESSEN

- ▶ **1. Volvo 140/164-Club e. V.** Volker Voß, Somborner Straße 18a, 44388 Dortmund, Telefon 0231/635277.
- ▶ **IG Volvo 140/160**, Lorenz Kunz, Grederstraße 9, CH-4512 Bel-lach, Telefon 0041/32/6183948.

Motor Klassik

WERTUNG

Alltagstauglichkeit	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★☆
Unterhaltskosten	★★★☆☆
Verfügbarkeit	★★☆☆☆
Nachfrage	★★☆☆☆

FAZIT



Motor Klassik-Redakteur
Alf Cremers

Der Volvo 164 hat Klasse und obendrein noch ein klassenloses Image. Seine Aura der Sechziger stempelt ihn zum Edel-Youngtimer, und die Preise sind niedrig. Das macht ihn zum Geheimtip für jene, die kommoden Fahrspaß unauffällig genießen wollen.