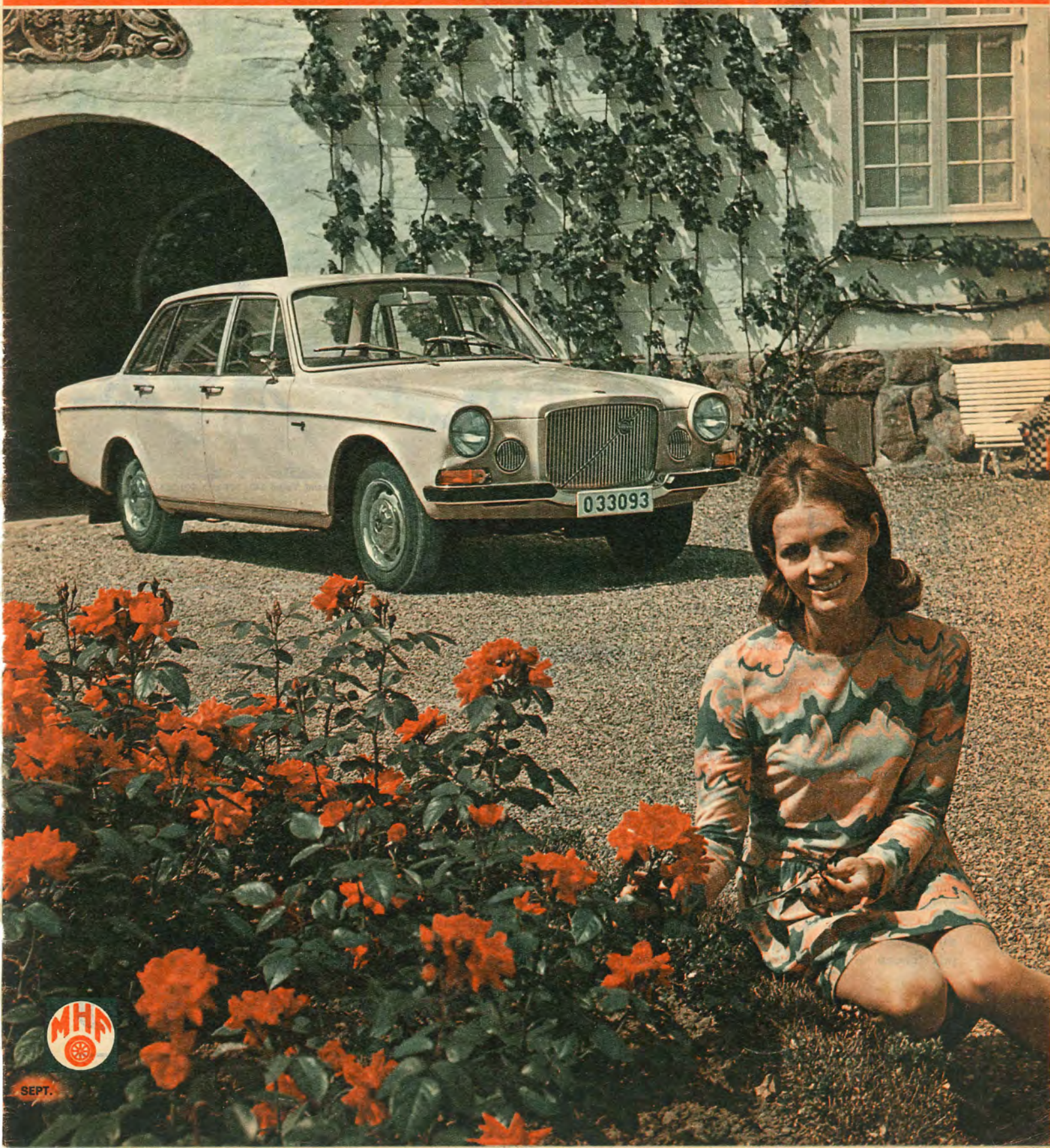


motor föraren

NR 20 • 10 SEPTEMBER 1968 • PRIS 1:25 • (BEFRIAD FRÅN OMS.)

Statusbil från Volvo
Avancerad körträning
400 i Frykenrallyt



SEPT.

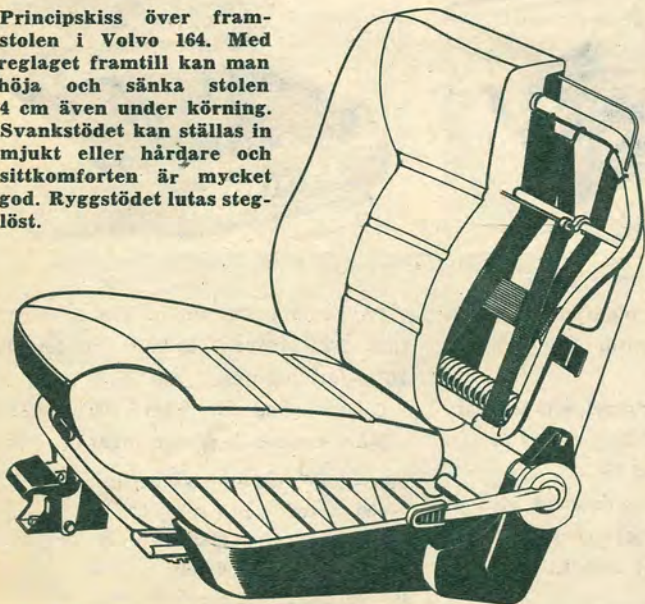


Inredningen är förnämlig elegant med ett verkligt tilltalande ylletryg på säten och stolar. Utrymmeskomforten är god för 4 personer medan 3 i baksätet sitter trångt inte minst tack vare skälningen a la Rover eller Mercedes. På framstolarnas baksida finns nät-kassar medan fickor i framsidorna tillhör extrautrustningen. På bilden ses växelspaken, som är långt tillbakadragen. Framstolarna kan höjas och sänkas 4 cm även under körningen. Ventilations-systemet är detsamma som i 140-serien liksom instrumentbrädan som klätts med träimitation.

Röntgenskiss av Volvo 164. Man ser tydligt den längre fronten med den nya motorn, växellådans spak av typ remote control, bakhjulsupphängning och dragningen av bromssystemet med de lastkännande ventilerna, skivbromsarna etc.



Principskiss över framstolen i Volvo 164. Med reglaget framtill kan man höja och sänka stolen 4 cm även under körning. Svankstödet kan ställas in mjukt eller hårdare och sittkomforten är mycket god. Ryggstödet lutar steglöst.



Volvo 164 statusbil

■ Volvo har skapat en bil med 129 hk SAE, rör sig prisskillnaden om endast 3 000—4 000 kr, blir Volvos prisskillnad mellan sin fyra och sexa mycket stor. Sannolikt resonerar dock direktör Gunnar Engellau och hans medarbetare rätt med sikte på framtiden. Man vet att Volvoägarna är märkestrogna till 80 proc. Man vet också att framgångarna för 140-serien accentuerat önskemålen från Volvoägarna om en större och lyxigare version. För att behålla greppet om en så stor och märkestrogen grupp köpare som Volvo har, bör nog skillnaden mellan toppbilen och klassen därunder ligga på ett relativt stort antal tusenlappar. Om 5 000—6 000 kronor är för mycket återstår att se.

Vi skall göra drygt 3 000 164:or i år sade Gunnar Engellau och nästa år beräknas produktionen komma upp i 20 000 stycken. Ett faktum är att Volvohandlaren nu får ett mycket brett sorti-

Då undrar man om ett grundpris på nästan 25 000 kronor är för högt för en ny Volvo oavsett att man får en sexa på 145 hk SAE och en lyxigare inredning för de mellan 5 000—6 000 kronor som 164:an är dyrare jämfört med 142:an. Tar man exempelvis Rekords 1900-serie som kan jämföras med 144:an och tar steget upp till Commodore med en utmärkt sexa på

129 hk SAE, rör sig prisskillnaden om endast 3 000—4 000 kr, blir Volvos prisskillnad mellan sin fyra och sexa mycket stor. Sannolikt resonerar dock direktör Gunnar Engellau och hans medarbetare rätt med sikte på framtiden. Man vet att Volvoägarna är märkestrogna till 80 proc. Man vet också att framgångarna för 140-serien accentuerat önskemålen från Volvoägarna om en större och lyxigare version. För att behålla greppet om en så stor och märkestrogen grupp köpare som Volvo har, bör nog skillnaden mellan toppbilen och klassen därunder ligga på ett relativt stort antal tusenlappar. Om 5 000—6 000 kronor är för mycket återstår att se.

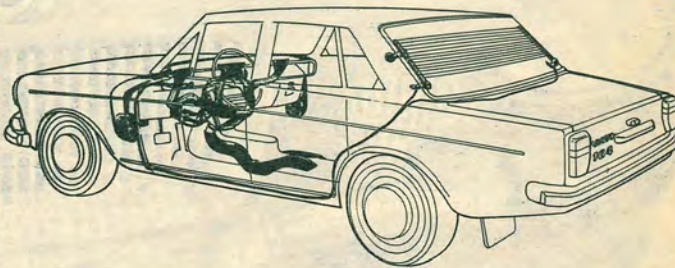
Vi skall göra drygt 3 000 164:or i år sade Gunnar Engellau och nästa år beräknas produktionen komma upp i 20 000 stycken. Ett faktum är att Volvohandlaren nu får ett mycket brett sorti-

Utseende och smak skall man inte diskutera, men vi tycker att den nya, längre Volvon är snygg och redan i formgivningen konstituerar den status som en köpare i den dyra prisklassen kan önska sig.



En utmärkt detalj på nya Volvo 164 är takluckan, som försetts med en list som styr luftströmmen och ger behaglig temperatur under varma dagar. Den handvevade luckans pris förefaller dock mycket högt jämfört med exempelvis elstyrda konkurrenter.

Skiss över Volvo 164:s värmesystem med arrangemangen för luftströmmarna vid vindrutan, nere vid fötterna och till baksätet. Bakrutan är eluppvärmd för snabb avfrostning under kalla vinterdagar.



för märkestrogna kunder

ment modeller och typer att erbjuda köparna. Som billig bil har man ju den begagnade Amazonen med riksgarantin.

Investeringarna för den nya Volvomodellen kan jag inte exakt ange sade direktör Engellau till Motorförarens utsände. Men den nya motorfabriken i Skövde har kostat 50 miljoner och så får man lägga till utvecklings- och utprovningkostnaderna under 4 år för 164:an. Då kommer man upp i en siffra som säkert rör sig mellan 80–100 miljoner kronor.

Enligt direktör Gunnar Engellau väntar man sig att den nya Volvon skall bli en framgång även på exportmarknaderna. Av de 170 000 bilar man gör i Torslandaverken i år går nästan 70 proc på export.

Hur blev nu förstahandsintrycket av den nya Volvon? Vårt personliga intryck är att det är en avgjort mycket snygg formgivning. Det utdragna

ment frampartiet och den nya kylargrillen förlämnar 164:an en profil som vi tror kommer att tilltala många och ge Volvon den status som många köpare gärna vill ha. Stötfångar- och lyktarrangemang är lyckade även om vi nog tycker att en så dyr bil skulle haft extra jodljus insatta i de öppningar som tagits upp för ändamålet.

Inuti saknas klocka, låsbart bensintankslock får man köpa extra och över huvud tror vi att Volvo skulle vinna på att göra bilen mer färdig redan på monteringsbandet vad beträffar detaljutrustningen.

Sedan tycker vi nog att det är en ovanligt kraftig prisskillnad från utgångsläget strax under 25 000 kronor upp till topppriset på 28 250 kronor, varvid man får automatväxellåda, taklucka och servostyrning för de ytterligare 3 500 kronor man får lägga till. Automatlådan kostar 1 250 kronor extra enligt

Huvuddata för B30-motorn

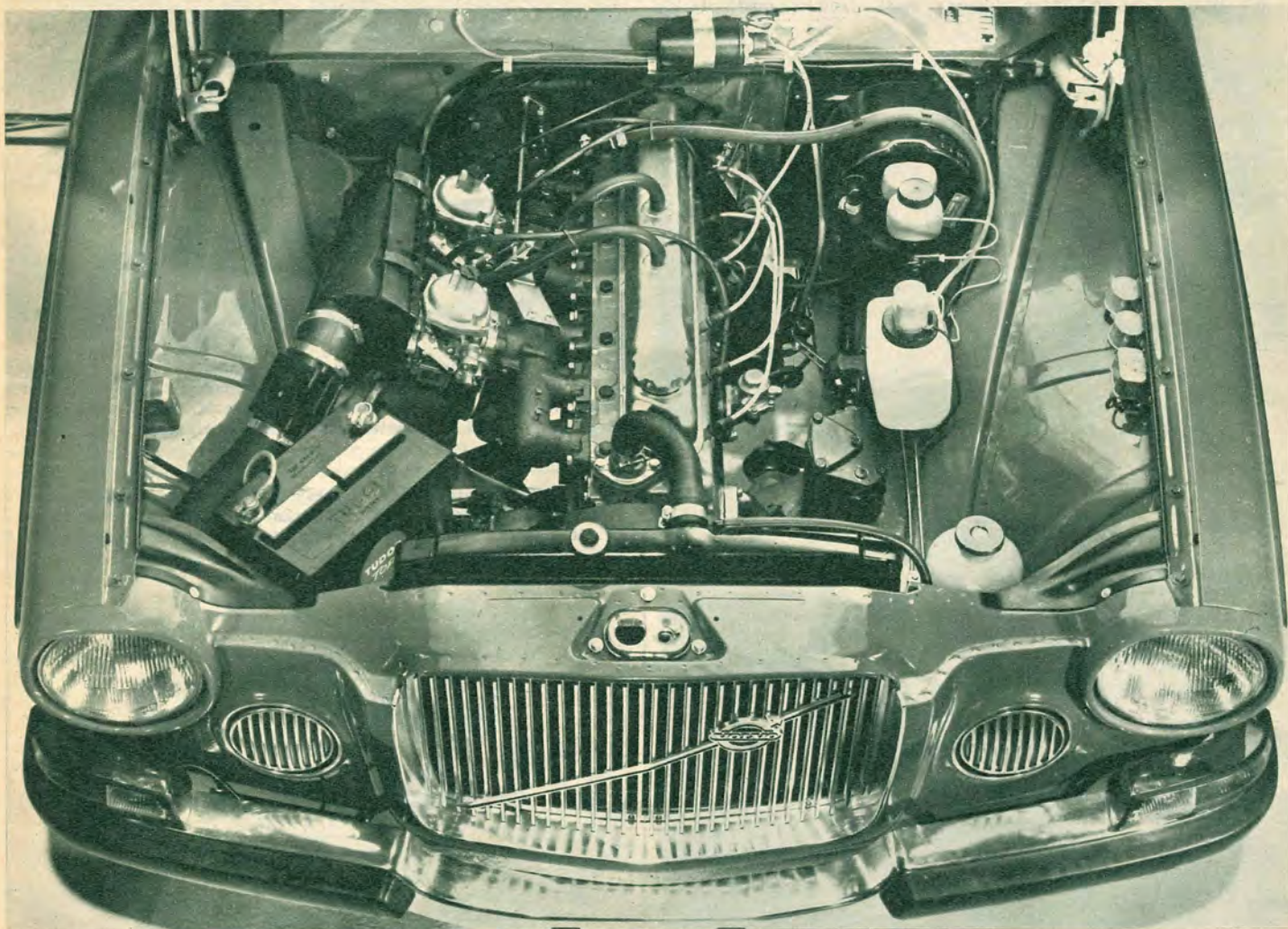
Motortyp	B30
Slagvolym, liter	2,98
Cylinderantal	6
Cylinderdiameter, mm	88,9
Slaglängd, mm	80
Kompressionsförhållande	9,2
Maxeffekt, SAE-hk vid varv/min	145/5 500
Maxmoment, kpm (SAE) vid varv/min	22,5/3 000
Motorn har sjulagrad vevaxel och blybronslager.	

Volvo 164:s pris

Standardversionen som är utrustad med den nya treliters sexcylindriga motorn B 30 A t. ex. kommer att kosta under 25 000:— på gatan fritt fabrik.

För Sverige gäller följande på gatan-priser fritt fabrik:

Volvo 164	24 700:—
Volvo 164 Automat	25 950:—
Volvo 164 Overdrive med soltak	27 400:—
Volvo 164 Automat med soltak och servostyrning	28 250:—



Den nya Volvomotorn är en förlängd B 20 med 6 cylindrar och beteckningen B 30. Dubbla förgasare av typ Zenith/Stromberg, framtagna i samarbete med Volvo och av typ emissionsförgasare ger god bränsleekonomi inte minst tack vare den konstanta temperatur man kan hålla på insugningsluften med hjälp av förvärmningen. Dessutom finns förstas avgasrening som standard.

Effekt- och vridmomentkurvorna för Volvos 3 litersmotor. Dragkraften är jämt fördelad över det vanligaste varvtalsområdet från 1500 till 4500 varv.

prislistan och servostyrningen kan väl gå på cirka 1000-lappen varför takluckan kan beräknas kosta cirka 1200 kronor. Det är dyrt om man jämför med att Mercedes eldrivna taklucka går på cirka 1100 kronor. Volvos får man veva för hand.

Intrycken från en kort provtur blev att den nya Volvon går mycket tyst i praktiskt taget hela fartregistret. Toppfarten anges till 175 km och man kan dra på trean i den fyrväxlade versionen till 140 km på mätaren. Styrningen med servo är av den typ som bla Mercedes har med kraftigare verkan i låg fart och parkeringsmanövrer medan man i högre farter har mera direkt vägkontakt. En utmärkt styrning. Fjädringen är komfortabel på bra vägar och behåller karaktären även på sämre med 2 personer. Vid fullt lass slår bakfjädringen i ganska hårt mot de stramande gummi-

buffertar som motverkar att tungt lass ger för stora utslag i längsled, något som ju återverkar negativt på strålkastarinställningen.

Sitt- och körkomforten är hög och framstolen kan ställas in både i höjd och längsled även när man åker. Höjdskillnaden kan bli upp till 40 mm, en förnämlig detalj. I längsled är utrymmet gott för fyra personer liksom breddutrymmet. Men tre bak sitter trångt. Klädseln av ylletyg var bland de bästa vi någonsin provat. Automatväxellådan för 164:an är dimensionerad för den större vagnen och omändringen av konverten och känsligheten som medger nedväxling på delgas var mycket positiv att erfara. Den vanliga lådan manövreras av golvspak.

Instrument och reglage är i princip av samma typ som i 144:an.
Nils Nilsson

