



Polar-

Vornehm und gediegen:
der Volvo 164 als
Edelschwede



Nicht alles, was am Autohimmel erstrahlt, muß einen Stern am Kühler tragen. Der Volvo 164 tat es auch nicht. Allerdings war dieser schwedische Polarstern in einer Klasse angesiedelt, in der er mit den Sternen aus Untertürkheim um die Wette leuchten mußte!

Die Idee war nicht neu, wurde aber in den fünfziger und sechziger Jahren immer populärer: In eine brave Mittelklasselimousine packte man einen prestigeträchtigen Sechszylinder, verfeinerte Ausstattung wie Ambiente – und schon

stand das Automobil für den gehobenen Auftritt auf seinen Rädern! Mit verhältnismäßig einfachen Mitteln: Mercedes brachte es auf diese Weise zu gleich drei Bau-reihen (190, 220 und 300), während Opel so zum Commodore kam. „Baukastensystem“ hieß das gern zitierte Zauberwort. Bei Volvo in Göteborg mochte man da nicht abseits stehen, denn ein Sechszylinder war gut fürs Image und damit auch für den Verkauf der übrigen Modelle. Außerdem verfügte der schwedische Hersteller über eine lange Tradition auf diesem Gebiet, die 1929 mit Einführung des PV 650 begonnen hatte und dazu führte, daß man in den folgenden Jahren ausschließlich gediegene Sechszylinder anbot. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging

diese Ära zu Ende: Nicht zuletzt begünstigt durch den Siegeszug selbsttragender Karosserien, reifte das Auto in den westlichen Ländern zum Allgemeingut – eine Entwicklung, der man bei Volvo mit dem schon 1944 vorgestellten PV 444 Rechnung getra-



VOLVO 164

-Stern





gen hatte. Neben diesem PV 444 mit seinen vier Zylindern, der Volvo Stückzahlen in bis dahin nicht gekannten Größenordnungen bescherte, umfaßte das Angebot freilich noch die verschiedenen 800er-Typen: Robuste Personenvagen mit Sechszylinder-Seitenventilern, die vornehmlich als Taxen eingesetzt wurden. 1957 verließen die letzten PV 831/832 die Montagehallen in Göteborg, während Fahrgestelle noch ein Jahr länger zu haben waren.

Länger als zehn Jahre sollte es keinen entsprechenden Volvo geben – trotz einiger Versuche, wieder mit einem Modell der gehobenen Klasse aufzuwarten. Da war etwa „Philip“, ein opulenter, sehr modischer Viertürer, der optisch an einen Studebaker erinnerte und von einem 3,5 Liter großen V8 angetrieben wurde. Im Mai 1953 zeigte man den einzigen Prototyp, aber die Daumen der Verantwortlichen gingen, wegen allzu hoher Fertigungskosten, nach unten. Und „Philip“ blieb nur eine Episode in der Firmengeschichte.

1958 – man war gerade dabei, die alten Sechszylinder zu Grabe zu tragen – ließ man Projekt 358 anlaufen. Dabei handelte es sich um eine viertürige Limousine im „Philip“-Format, die zunächst von dem erwähnten V8, dann von einem neu zu konstruierenden Sechszylinder beflügelt werden sollte. Björn Wilsgaard, Mr. „Volvo-Design“, formte schließlich ein großzügiges, sehr modern wirkendes Automobil mit trapezförmig angehauchter Außenhaut und sechs Seitenfenstern. Besondere Aufmerksamkeit erregte die wuchtige Frontpartie, die von einem großen, annähernd rechteckigen Kühlergrill (eine Wilsgaard-Spezialität jener Jahre!) und den seitlich davon platzierten Zusatzscheinwerfern geprägt wurde. Aber trotz des überzeugenden Gesamteindrucks verschwand auch dieser Vorschlag in der Versenkung; diesmal waren es die Marktstrategen von Volvo, die für ein solches Flaggschiff nicht genügend Absatzmöglichkeiten sahen.

Aus und vorbei? Nicht ganz. Im Spätsommer 1966 kam der nagelneue P 144 (siehe MARKT



Elegante Erscheinung: der Volvo 164. Die erste – und vermutlich schönste – Ausführung mit dem großen Kühlergrill samt der geschwungenen vorderen Stoßstange war bis August 1972 erhältlich.

12/91), der schon während seiner Entwicklung zu Gedankenspielen reizte: Ließ sich daraus nicht ein Sechszylinder machen – relativ einfach und ohne allzu hohen Entwicklungs- oder Fertigungskosten? Aber ja doch! Die wichtigsten technischen Modifikationen betrafen den Vorbau des Autos bis zur A-Säule, den man – um Platz für das neue Triebwerk zu schaffen – entsprechend verlängern mußte. Dieses Mal nahmen die Volvo-Bosse die gebotene Option wahr und brachten das neue Sechszylinder-Modell auf

den Weg, das man im Spätsommer 1966 als Volvo 164 präsentierte. Schon auf den ersten Blick konnte es formal überzeugen: Obwohl es sich im Prinzip ja um einen 144 mit üppigerem Chromschmuck (etwa an den Radläufen) und ein paar Zentimetern mehr handelte, machte der Neuling eine rundherum gute Figur. Der große, leicht eingezogene Kühlergrill wirkte so seriös wie edel, während die erwähnten zusätzlichen Zentimeter den Viertürer großzügiger und vor allem harmonischer erscheinen ließen.

VOLVO 164



Interior-Design: Erst gab es Stoff, dann Leder im Cockpit. Der Bandtacho blieb zunächst.



Sechs Zylinder, drei Liter Hubraum: In dieser Form leistete das Triebwerk gutmütige 130 PS.



Bis auf etwas mehr Chrom unterschied sich das Hinterteil des 164 nicht von dem der 140er-Serie.

Unter dem Blech hatte sich ebenfalls einiges getan, wobei Volvo – wie schon bei der Gestaltung der Außenhaut – geschickt auf Vorhandenes zurückgegriffen und dieses entsprechend aufgewertet hatte. So spiegelte das neue, intern B 30 genannte Sechszylinder-Triebwerk den Wunsch nach kostengünstiger Bauweise, denn in seiner Grundkonzeption hatte man es hier mit dem altbekannten Vierzylinder vom Typ B 20 zu tun, dem die Volvo-Konstrukteure einfach zwei zusätzliche Zylinder verpaßt hatten. Bohrung und Hub entsprachen folglich ebenso wie die Kolben dem kleineren Triebwerk.

Aus einem Hubraum von 2979 Kubik mobilisierte der so entstandene Sechszylinder 130 DIN-PS bei 5000 Touren, das maximale Drehmoment von 21 mkg fiel bei 2500 U/min an. Daneben wartete das neue, kurzhubig ausgelegte ohv-Aggregat, dessen hängende Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt wurden, mit zwei Horizontalvergäsern von Zenith-Stromberg, einem Verdichtungsverhältnis von 9,2 : 1

sowie einer siebenfach gelagerten Kurbelwelle auf.

Auch das Getriebe empfahl sich als alter Bekannter. Nach sorgfältiger Anpassung an die höhere Motorleistung hatte es sich vom M40- zum M400-Getriebe gemausert und konnte auf Wunsch mit einem Overdrive von Laycock-de-Normanville (es ließ sich zum vierten Gang zuschalten) kombiniert werden. Auch ein automatisches Dreigang-Planetengetriebe (mit hydraulischem Wandler) von Borg-Warner war zu haben – wie das Overdrive gegen Aufpreis, versteht sich. Bleibt das Fahrwerk, für das ebenfalls galt: im Norden nichts Neues. Vorne Querlenker und Schraubenfedern, hinten eine – wenn auch aufwendig geführte – Starrachse. Da setzte die servounterstützte Zweikreis-Bremsanlage mit Scheiben an allen vier Rädern schon eher Maßstäbe.

Wer jetzt findet, daß der neue 164 allein von seiner Grundkonzeption her einen grundsoliden, wenn auch keinesfalls aufregenden Eindruck

macht, liegt richtig. Der Neuling gab sich als echter Volvo – was freilich nicht hieß, daß dem verwöhnten Kunden ausschließlich technische Hausmannskost geboten wurde. So kam etwa eine völlig neue, technisch interessante Kugelumlauf-Lenkung zum Zuge, die mit variablen Übersetzungen arbeitete: Fuhr das Auto geradeaus, betrug das Übersetzungsverhältnis 18,3 : 1, um in Kurven – je stärker die Räder eingeschlagen wurden – indirekter zu werden (bis zum Maximalwert von 26 : 1). Der Zweck dieser Übung lag auf der Hand: Parkte man den neuen 164 ein, wurde die Lenkung immer indirekter – und gleichzeitig eben auch immer leichtgängiger. Trotzdem gab es den Novizen auf Wunsch mit Servolenkung.

Auch das Triebwerk hatte einige ungewöhnliche Details zu bieten – wie die Abgasreinigung, die durch Vorheizen des zündfähigen Gemischs arbeitete (da kühles Gemisch – etwa im Leerlauf – schlechter verbrennt, wurde es über thermostatisch gesteuerte Klappen durch eine Heiz-



Literatur und Modelle

Volvo – Von den 20ern in die 90er Jahre, Björn-Eric Lindh, ISBN: 3 613 01215 4, 78,- Mark

Volvo 164, 1968 bis 1975, Reparaturanleitung aus der Reihe „Haynes OWM“, engl. Text, ISBN: 0 85696 244 9, 58,- Mark

Volvo 110/210, 130/120/220, 1800, 142/144/145, 164, ES/S/L – 1962 bis 1975, Ersatzteilliste aus der Reihe „WK-Reprint“, engl./schwed. Text, Best.-Nr.: 01028, 60,- Mark

Quelle: Schröder & Weise, Hannover, Tel.: 0511/517037.

Vom Volvo 164 gibt es keine Modelle außer einem Jubiläumsmodell von Tecno, das aber nur noch auf Börsen erhältlich sein könnte.

Quelle: Modelcar Danhausen, Aachen, Tel.: 0241/49805.

kammer zwischen Vergaser und Brennraum geleitet). Unterstützung erfuhr diese Abgasreinigung durch ein ausgeklügeltes System von wiederum thermostatisch gesteuerter warmer und kalter Ansaugluft, die den Vergasern zugeführt wurde. Eine Folge dieses vorgewärmten Luft-Cocktails, der immer mit einer Temperatur von mindestens 30 Grad in die Vergaser trat, sollte neben besseren Abgaswerten ein geringerer Benzinverbrauch sein.

Leider ist manchmal alle Theorie grau. Dies gilt in diesem Zusammenhang für die erhoffte Verbrauchssenkung, die nicht eintrat. Aber tat sie das wirklich nicht? Ein im Frühjahr 1970 durchgeführter Test von *auto motor und sport* enthüllte, daß der geprüfte, mit automatischem Getriebe ausgerüstete 164er im Schnitt exakt 16,4 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer durch seine beiden Vergaser gurgeln ließ. Womit sich der große Volvo als trinkfester Schwede erwies. Zumindest aus heutiger Sicht. Damals lagen die Dinge anders: Ein Fiat 130 Automatik – also ein direkter, ebenfalls brandaktueller Mitbewerber in der gehobenen Klasse – genehmigte



Bei diesem 164 E handelt es sich um die seltene, nur von August 1972 bis Juni 1973 gebaute Ausführung mit gerader (aber noch schmäler) vorderer Stoßstange sowie dem kleinen Kühlergrill.

sich um die 18 Liter! Außerdem darf man nicht vergessen, daß man mit dem 164 eine üppige Limousine von stattlichem Gewicht vor sich hatte.

Apropos Mitbewerber. Nicht nur im heimatischen Schweden, sondern besonders auf dem amerikanischen Markt leuchtete der frisch erstrahlte Polarstern in hellem Licht. Auch bei uns fand er seine Liebhaber, obwohl er sich hier erwartungsgemäß schwer tat. Zumal eine ganze Reihe hochkarätiger Automobile etwa gleichzeitig mit ihm ihren Einstand feierten: der BMW 2500/2800 etwa oder der Jaguar XJ 6; im Jahr

darauf folgten der erwähnte Fiat 130 und die aufgemöbelte Opel KAD-Baureihe. Und dann war da ja noch der Mercedes 280 S/SE, dessen Ruf ebenso unangefochten blieb wie seine Platzierung in der Zulassungsstatistik. Aber immerhin: Mit einem Preis von 15.500 Mark (er war damit genauso teuer wie ein BMW 2500 und rund zehn Prozent billiger als ein Mercedes 280 S) lag der Volvo gut im Rennen.

Allerdings rangierte der 164 leistungsmäßig am unteren Ende in diesem exklusiven Club von Sechszylinder-Karosserien um die drei Liter Hubraum. Der von *ams* geprüfte 164 brachte es

VOLVO 164



Rücksichtnahme: Ab August 1972 wurde der Volvo 164 mit dieser Heckpartie geliefert.

jedenfalls auf eine Spitze von 170 km/h und beschleunigte in 14,5 Sekunden auf 100 km/h; damit hatte er gegenüber der Konkurrenz das Nachsehen. Allerdings war das *ams*-Testobjekt mit der zwar komfortablen, aber eben auch träge reagierenden Automatik bestückt. Trotzdem: Ein Ausbund an loderndem Temperament war der Neuling nicht; sollte er auch gar nicht sein. Vielmehr wollten die Schweden ein zwar leistungsfähiges, vor allem aber kommoderes Auto auf die Räder stellen, das durch Sicherheit und solide Bauweise ebenso von sich reden machte wie durch gute Verarbeitung oder noble Ausstattung. Und genau dies gelang: Profis bescheinigten dem Dreiliter-Triebwerk Laufkultur und geringen Geräuschpegel, dazu glänzte der Viertürer mit seinem sicheren Fahrverhalten. Letzteres ging auf das Konto der hervorragenden Fahrwerksabstimmung, die sich straff und dabei doch komfortabel gab. Ausgezeichnete Kritiken bekam natürlich auch die aufwendige Bremsanlage.



Geräumiger Kofferraum: In der „alten“ Ausführung faßte er 675 Liter. Das sollte genügen.

Zu den weiteren Pluspunkten zählte der geräumige, wirklich luxuriös und wohnlich ausgestattete Innenraum, der sich dank der großen, weit öffnenden Türen bequem entern ließ. Im allerersten, also bis August 1969 gebauten Modelljahr waren die Polster noch mit edlem Stoff bezogen, dann wurde noch edleres Leder serienmäßig, also ohne Aufpreis, verarbeitet. Die hintere Rückbank war aus zwei Einzelsitzen modelliert und mit einer herausklappbaren Mittelarmlehne unterteilt, während die nach orthopädischen Erfordernissen geformten Vordersitze dank vielfacher Verstellmöglichkeit jedem Fahrer die für ihn angemessene Sitzposition bescherte. Dazu lockte der 164 durch kleine Leckereien, die seinem Cockpit den besonderen Touch verliehen. Dazu gehörten etwa die Netze in den vorderen Rückenlehnen oder der kurze, sehr sportliche Schaltknüppel (der eigentlich nicht so recht zum Charakter des Autos paßte). Schließlich wäre der 164 kein Volvo gewesen, hätte er nicht aktive wie passive Sicher-

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

1. Volvo 164/140 Club e.V.

Volker Voß, Somborner Straße 18 a
44388 Dortmund
Tel.: 0231/635277 ab 19 Uhr

Bremer Volvo-Club

G. Monsees, Am Kindergarten 2
28816 Stuhr

Volvo Club e.V. Deutschland

Notger Hilbrenner, Essenberger Str. 149
47443 Moers
Tel.: 02841/51566

Volvo IG

Maggie Schales, Erpeler Straße 34
50939 Köln

Volvo IG

Kassel Peter Metz, Kölnische Str. 160
34129 Kassel
Tel.: 0561/33400

Volvo-Interessengemeinschaft Berlin/Brandenburg

Jörg Lutteropp, Postfach 1305
14733 Brandenburg/Havel

Volvo-Stammtisch Hamburg

Norbert Oertel, Silberpappelstieg 14
22415 Hamburg
Tel.+Fax: 040/5316864

Volvo Club Österreich

Hannes G. Unterberger, Postfach 930
A-1010 Wien
Tel.+Fax: 0222/253305

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1100 Eintragungen) erscheint immer am Jahresende.



Der heutige Marktwert

An dieser Stelle erfahren Sie, wie die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Veröffentlichung unseres Artikels gehandelt werden. Die Zahlen stammen von Classic-Data und befinden sich auf dem neuesten Stand der dort durchgeführten Computer-Recherchen. Eine Komplettübersicht aller gespeicherten Wertermittlungen von A bis Z gibt es für einen Scheck über DM 88,00 bei Classic Data GmbH, Behringhauser Str. 23, 44575 Castrop-Rauxel, Tel.: 02305/29011. Die ermittelten Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, die in der Realität durchaus leicht abweichen können. Bei Fahrzeugen der Zustandsnote 1 sind starke Streuungen nach oben möglich und zum Teil auch berechtigt.

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
P 164 (S-W)	1968 - 1972	DM 12.900	DM 9.100	DM 6.400	DM 2.700	DM 1.200
P 164 e (W)	1971 - 1972	DM 14.300	DM 9.900	DM 6.900	DM 3.200	DM 1.300
P 164 E (Y-A)	1972 - 1974	DM 13.700	DM 9.500	DM 6.700	DM 3.000	DM 1.200
P 164 E (B)	1974 - 1975	DM 12.100	DM 8.700	DM 6.200	DM 2.900	DM 1.100

Note 1: Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu (oder besser). Sehr selten!

Note 2: Guter Zustand. Original oder fachgerecht restauriert. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierte Teile (Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt).

Note 3: Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

Note 4: Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichte bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Dinge können fehlen oder defekt sein. Aber: Immer noch leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).

Note 5: Restaurierungsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder komplettzerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

heit groß geschrieben. So verfügte er serienmäßig über Kopfstützen (damals keine Selbstverständlichkeit), über vordere Automatikgurte, einen integrierten Überrollbügel sowie später sogar über Seitenaufprallschutz. Das alles war überzeugend – wenngleich sich die Designer mit der Gestaltung des Armaturenbretts (billig aussehendes Holzimitat mit Bandtacho) nicht mit Ruhm bekleckert hatten; auch die teilweise unpraktische Bedienung stieß auf Kritik.

Wer das Auto, nicht aber das Armaturenbrett mochte, dem konnte ab 1971 geholfen werden: Volvo bot als Sonderzubehör sportliche Rundinstrumente an, die, handlich gruppiert, auf Wunsch den Platz des Bandtachos einnahmen. Zu diesem Zeitpunkt war der 164 bereits in zahlreichen Details verbessert worden. So gab es ab August 1969 beispielsweise serienmäßig eine heizbare Heckscheibe (im deutschen Prospekt „elektrisch beheiztes Rückwandfenster“ genannt), während Volvo im Jahr darauf 5,5

(statt 4,5) Zoll große Felgen spendierte und den Radstand um zwei Zentimeter verlängerte. Mehr tat sich im August 1971, als die 1972er-Modelle auf den Markt kamen. Äußerlich etwa an den versenkten Türgriffen oder am neuen, zerklüftet wirkenden Sicherheits-Lenkrad zu erkennen, erhielt der Volvo 164 durch den 164 E Verstärkung. Das „E“ stand für eine elektronisch gesteuerte Einspritzanlage von Bosch, die gemeinsam mit dem auf stattliche 10 : 1 angewachsenen Verdichtungsverhältnis die Motorleistung auf satte 160 PS bei 5500 U/min trieb. Jetzt fehlte es diesem gehaltvollen Schwedenpunsch nicht mehr an Punch, im Gegenteil: Der intern B 30 E (in USA gab es eine schlappere, B 30 F genannte Ausführung) genannte Motor beförderte den neuen Schwedenexpress auf Tempo 185, während für den Spurt auf 100 km/h knapp elf Sekunden benötigt wurden! Dabei, man höre und staune, kam die Version mit dem automatischen Getriebe besonders gut weg. In

dem Vergaser-164 als phlegmatisch verschrien, schwelgte *auto motor und sport* im April 1972: „Nur selten findet man eine Getriebeautomatik, bei der die Schaltpunkte so perfekt liegen und die so spontan und fast verzögerungsfrei auf Kickdown reagiert... So überrascht es auch nicht, daß der getestete Volvo 164 E mit automatischem Getriebe weitaus besser gefallen konnte als die Ausführung mit Schaltgetriebe“. Wer allerdings gehofft hatte, die Einspritz-Ausführung würde einen zivileren Verbrauch an den Tag legen, wurde gründlich enttäuscht. Mit automatischem Getriebe bestückt, genehmigte sich der Einspritzer runde 20 Liter; der Schalter gab sich mit einem guten Liter weniger zufrieden. Skål!

Der Aufpreis für die Automatik betrug übrigens einen glatten Tausender, während der Unterschied zwischen Vergaser und Einspritzer knapp zwei Tausender ausmachte. Konkret: 1972 mußte man für den Basis-164er 19.300

Technische Daten: Volvo 164

Modell	164 (B 30 A)	164 E (B 30 E/F)
Motor	Sechszylinderviertakt-Reihenmotor, wassergekühlt; hängende Ventile, von untenliegender Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt; siebenfach gelagerte Kurbelwelle; 2 Zenith-Stromberg-Horizontalvergaser 175 CD 2 (164) bzw. elektronisch gesteuerte Bosch-Benzineinspritzung (164 E)	
Hubraum	2979 ccm	
Bohrung x Hub	88,9 x 80 mm	
PS bei U/min	130 bei 5000	160 bei 5500 (B30 E) 145 bei 5500 (B30 F)
max. Drehmoment	21 mkg bei 2500	23,5 bei 2500 22 bei 2500
Verdichtung	9,2:1	10:1 8,7:1
Elektrische Anlage	12 Volt	
Getriebe	Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, a.W. mit Overdrive; Borg-Warner-Getriebeautomatik (hydraulischer Drehmomentwandler mit Dreigang-Planetengetriebe)	
Karosserie	Selbsttragend	
Vorderachse	Einzelradaufhängung an Dreiecksquerlenkern und Schraubenfedern; Kurvenstabilisator; Teleskopstoßdämpfer	
Hinterachse	Starrachse an Längslenkern und Schraubenfedern; Panhardstab; Teleskopstoßdämpfer	
Länge x Breite x Höhe	Bis 8/72: 4705 x 1735 x 1435 mm bis 6/73: 4710 x 1735 x 1435 mm ab 8/73: 4870 x 1735 x 1435 mm	
Radstand	Bis 6/70: 2700 mm, ab 8/70: 2720 mm	
Leergewicht	ca. 1380 kg	
Bauzeit	1968 bis 1973	1971 bis 1975
Stückzahl	155.068	

Mark berappen, während das E-Modell 21.200 ohne und 22.200 Mark mit Automatik kostete. Zum Vergleich: Den Fiat 130-3,2 mit 165-PS-Motor gab's für knapp zwanzig Tausender. Allerdings war das schwedische Flaggschiff besonders gut ausgestattet, denn Volvo hatte im Lauf der Zeit kräftig nachgelegt: Ledersitze, Servo-Lenkung, Gürtelreifen, innenbelüftete Scheibenbremsen und getönte Scheiben – dies und vieles mehr wurde geboten.

Gerade ein solcher früher 164 E muß ein begehrtes wertvolles Auto gewesen sein, technisch wie optisch. Denn schon im August 1972 tat sich in Sachen Optik einiges: Um den amerikanischen Sicherheitsstandards gerecht zu werden, setzte man vorne wie hinten auf gerade verlaufende, fette Stoßstangen. Logischerweise wurde damit ein kürzerer Kühlergrill nötig, der nun aus Kunststoff (vorher Alu) bestand und zusammen mit der neugestalteten Heckpartie für einen veränderten Gesamteindruck sorgte. Außerdem gab es ein neues Lenkrad mit Pralltopf sowie ein Armaturenbrett mit Rundinstrumenten. Sportlicher wirkte das Interieur dadurch freilich nicht, dafür nüchterner und steriler.

1974 wurden die neuen 240/260-Modelle vorgestellt – und damit die 140-Baureihe in Pension geschickt. Dazu weihte man am 8. Febru-

ar das neue Werk in Kalmar ein. Es sollte weltberühmt werden, denn hier wurden Autos nicht auf Fließbändern zusammengebaut, sondern auf selbstfahrenden Montageinseln. Und der 164 durfte das Privileg genießen, als erstes Auto überhaupt so montiert zu werden! Stichwort Privileg: War es ein Privileg, daß der 164 von der Polizei einiger Länder – wie der Schweiz – eingesetzt wurde? Sicherlich. Ebenso wie ihm die Ehre zuteil wurde, von Zagato in ein bizarr-aufregendes Sportcoupé verwandelt und 1970 als 3000 GTZ der verblüfften Öffentlichkeit gezeigt zu werden.

Obwohl sein Nachfolger bereits debütiert hatte, wurde der 164 im August 1974 nochmals modifiziert: Er erhielt unter anderem die neue Zahnstangenlenkung, elektrische Fensterheber und die mit Leder oder Velours bezogenen Sitze des 260ers. Warum Volvo das ehemalige Topmodell überhaupt noch nach Erscheinen der neuen Baureihe fertigte, bleibt ein Geheimnis. Im Juni 1975 allerdings war Schluß: Der in den letzten beiden Modelljahren ausschließlich als Einspritzer lieferbare Volvo 164 trat ab.

Text: Dieter Günther

Fotos: Andreas Beyer

Mit freundlicher Unterstützung der Redaktion des *VOLVO-Magazins*, Konstanz.