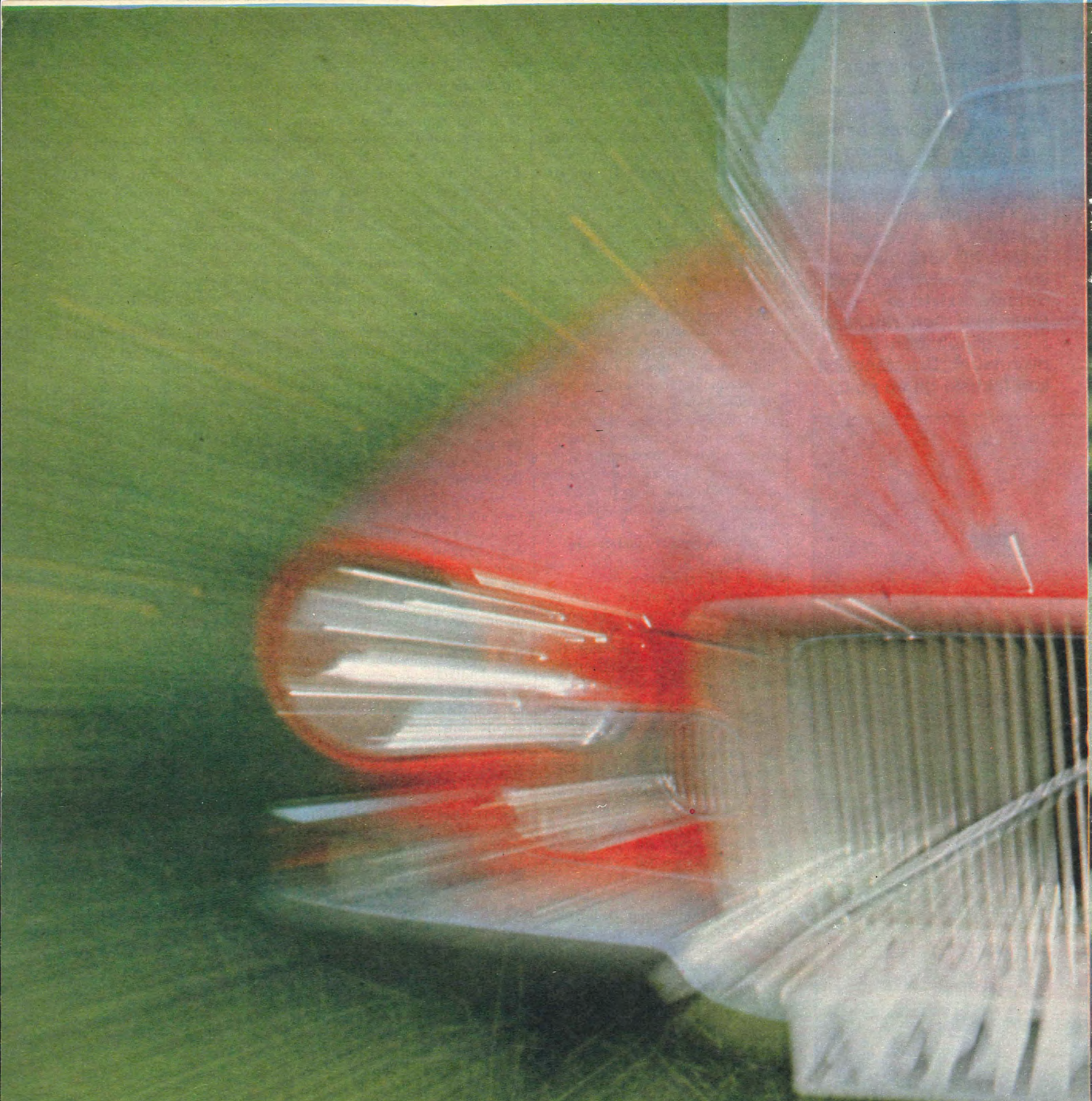




EKONOMIKLASS,

■ Den svenska Rolls-Roycen – Volvo 164 – har snabbt blivit marknadens mest sålda sexcylindriga bil. "Ekonomiklass men ändå 1:a klass", står det i annonserna.

■ 28000 kronor kan knappast kallas ekonomiklass. Bilen är motorstarkare än 142/144, men det är också det enda. Utrymmena är desamma. Prisskillnaden på mellan 4000 och 9000 kronor är knappast motiverad. Det är världens två dyraste cylindrar! (Forts på sid 60)



VA? 28.000!



Se's dubbeltest

C G Hammarlund och
Åke Borglund provar

Volvo 164

Den kommer att sälja bra trots sitt pris! Det är svenskens statusbil nummer 1!

Ake Borglund: — Rollsen från Hisingen har snabbt blivit Sveriges mest sålda sexa. Är den värd det?

Carl-Gunnar Hammarlund: — Ja vars. På det hela taget har åtminstone jag kommit bra överens med bilen. Jag vet att en del testare tycker illa om bla väghållningen, men där håller jag inte alls med. Jag har kört den hårt både på grus och asfalt, och enligt min uppfattning är bilen mycket välbalanserad. Bakvagnen kan svänga ut något i böjarna, men bara långsamt. Det blir bara en antydning till sladd, som är lätt att parera.

Ake B: — 164 bör rimligen vara något mer understyrd än 142/144. Den sexcylindriga motorn är tyngre: har 53 procent av vikten fram mot 50 hos 140-serien. Om understyrningen inte märks vid fortkörning på krokig grusväg, så beror det antagligen på att den större kraften i sexan kan riva loss bakvagnen. Men flertalet bilister uppfattar säkert 164 som rätt kraftigt understyrd.

Carl-Gunnar H: — Jo, det är nog riktigt. Jag menar inte att bilen är någon extrem vägvagn. Men den har ju inte sämre väghållning än Ford 17 M, som vi provade sist. Och den tyckte jag var en mycket positiv överraskning. Men Volvo skulle vinna mycket på att montera radialdäck — både för väghållningens och slitstyrkans skull. Bredare fälgar vore en annan förbättring. Det skulle inte skada om Volvo tog lite mera intryck av fransk och italiensk utveckling.

Ake B: — Annars är det väl priset som de flesta reagerat mot. 4 350 kronor för två cylindrar till är ju rena galenskapen. Jag jämför då fyrdörrars 144 med den billigaste varianten av 164, som kostar omkring 25 500. Eller om vi jämför med Ford en gång till: Priset på en fyrcylindrig 17 M är 17 675. Den som i stället vill ha en sexa i bilen behöver bara lägga till 610 kronor!

Folk som har verkligt stora pro-



blem med att få sina pengar att rulla väljer självfallet en 164 med automatlåda, servostyrning och soltak. Den blir deras föruttagna 28 850 kronor. "Ekonomiklass men ändå 1:a klass", kallas det på reklampråk.

Carl-Gunnar H: — Ja, säja vad man vill, men billig är den inte. Prissättningen verkar anpassad till Volvos tillverkningskapacitet. Den är tills vidare inte större än att man blir av med bilarna — även till höga priser. Volvo slår huvudet i tillverkningsstaket just nu. Men i slutet av 70-talet skall kapaciteten vara fördubblad till 400 000 bilar!

Ake B: — Däremot är det självklart så, att en sexcylindrig Volvo blir bra mycket billigare att äga än en Mercedes eller en amerikanskare. Femårsgaranti och hyggliga reservdelspriser.

Men provvagnens bränsletörst var anmärkningsvärt hög: 1,7 liter i snitt. Det är mycket även för en automatväxlad bil. Vår provvagn är inget särfall — andra tester har redovisat ännu högre siffror. Fabriken själv anger 1,3 liter vid konstant fart av 110 kilometer.

Carl-Gunnar H: — Ska vi ta några tekniska grunkor kanske: Många undrar över varför Volvo fortfarande kör med stötstängsmotorer som börjar bli smått gammalmodiga. Konstruktioner med överliggande kamaxel kommer mer och mer. Volvo försvarar sig med att stötstängsmotorn är pålitlig, enkel och lättservad — och dessutom billig att tillverka. Och faktum är, att Volvos motorer hör till de definitivt få som verkligen tål att man tar ut full effekt kontinuerligt. Inte ens amerikanska jättespisar har större sammanlagda lagerytor än vad Volvo har på sina tvålitersmotorer!

164:ans motor går ganska tyst, tycker jag. Men segdragningen på låga varv — under 1 500 — är inte över sig. Däremot är accelerationen mycket god högre upp på skalan. Vridmomentet är inget att klaga på, 21 kpm över ett brett register. Till 100 går bilen på 11

sekunder (12 för automatmodellen). Det är inte dåligt!

Ake B: — Automatlådan fungerar rätt behagligt — utom att den gärna vill krypa i mesta laget vid stillastående på "driven". Troligen en justeringssak.

Carl-Gunnar H: — Sen har Volvo lyckats kolossalt bra på förgasarsidan. Någon frysning kan det aldrig bli tal om, genom att en termostat ser till att insugningsluften alltid hålls vid konstant temperatur. Automatchoke har man förstärkt nog struntat i. Jag har hittills inte sett någon sådan som fungerar när det blir ordentligt kallt.

Men en varningslampa för kvarglömt chokereglage kunde Volvo ha kostat på se! Botten att det saknas i en så här dyr bil.

Ake B: — Den stela bakaxeln är jag inte såld på. Av bilar mellan 25 och 30 000 kan man begära bättre fjädringskomfort. Separat hjulupphängning ger väsentligt behagligare gång och bättre väghållning. Men detta system är tyngre och dyrare — fabriken har tydligen ryggat för kostnaderna. Att bagageutrymmet skulle bli mindre är en ren bortförklaring.

En mycket positiv grej är den snäva vändradien. På bilar är lättare att svänga runt med i stan. Stort plus för att styrväxlingen är variabel i ändlägena — det blir mindre tungjobbat så.

Carl-Gunnar H: — Men ratten tycker jag inte om: stor och klumpig så att den skymmer siktfältet — och störande nära föraren, som får sitta med krokiga armar.

Ake B: — Tack för dom orden! Kringlan har inget under näsan att göra. Det verkar som om Volvo kommit över ett outtömligt lager av gamla lastbilsrattar. Men bromsarna hör till världens bästa. De har rak och kraftig verkan. Två-kretssystemet är så uppbyggt, att varje krets bromsar tre hjul varera. Det ger maximal säkerhet.

Det har gnällts en del över att 164:an inte är bekväm för fem personer. Här instämmer jag med

Volvo: det är bättre att göra en bil rejält fyrsitsig. Mittenpassageraren bak får ändå aldrig vidare bekvämt. Mittarmstödet är ett avgjort komfortplus — det är en detalj som saknas i SAAB 99. 164:ans tygklädsel är snygg och behaglig att sitta på. Men det ludiga filtmaterialen verkar vara ömtåligt. Provvagnen var ganska solkig redan efter tusen mil.

Carl-Gunnar H: — Ventilations-systemet är delvis underutvecklat på Volvos bilar. Några gälar för luftutsläpp finns inte. I stället kör man med gammalmodiga ventilationsrutor, som gärna orsakar vindbrus och läckage. Vidare borde reglaget för spolare och torkare flyttas från panelen till raten. Allt som inte går att nå med bibehållen rattfäktning är av ondo.

Ake B: — Klockdiskussionen har det tydligen gått prestige i. En Volvo ska inte ha klocka — även om den kostar 28 000. Det är ett tjuvigt resonemang av en fabrik som annars satsar på säkerhet. Att försöka läsa av en armbandsklocka i mörker har inte mycket med säkerhet att göra!

Vidare är fönstervevarna i trögaste laget. En viking klarar dem, men bilen ska ju säljas på export också.

Carl-Gunnar H: — Ja, nu har vi kanske tuggat igenom det mesta. Ska vi väga oss på en sammanfattning? Själv tycker jag om den tidlösa stilen. Man kanske inte faller vid första ögonkastet — men bilen vinner i längden. 164 är i dag svenskens statusbil nr 1. Är det inte så, Volvo, att 164 säljer bra trots sitt pris? Kaross och utrymmen är ju ändå identiska med den 4—10 000 kronor billigare 140-serien.

Ake B: — Jag skulle vilja sammanfatta så här: Bilens goda försäljning visar klart vilket enastående gott namn Volvo har hos svenska folket. Men intressantare är kanske hur det går på export-sidan. Jag har svårt att tänka mig att 164 kan hävda sig mot exempelvis Mercedes 230/250 i länder med konkurrens på lika basis. ■