

TEKNIK FÖR ALLA

19
1968

11—25 SEPT

PRIS 2:— INKL OMS

I DANMARK 4:50 INKL OMS

I NORGE 4:—

I FINLAND Fmk 2:50



**NYA
VOLVO!**

ÅNGBIL FÖR 12 PERSONER!

HAVSRACER SOM ENMANSJOBB

KRÄV BRA LJUDKVALITET! • FARTBÅTAR

KOMPROMISS TILL LYXPRIS

Enligt reklamen är Volvo 164 en ny och större bil. Men det nya är motorn, i övrigt har man nöjt sig med att piffa upp 144-an. Karossen är förlängd med 5 cm, axelavståndet är 10 cm större, men kupéns utrymmen är lika som i 144. Bak sitter tre personer sämre nu på grund av Rover-inspirerat, tvådelat baksäte. Motorn, en sexa på tre liter och 130 netto-hk, är tyst och stark, stolarnas klädsel underbar.

Text STEIN BEKKEVOLD

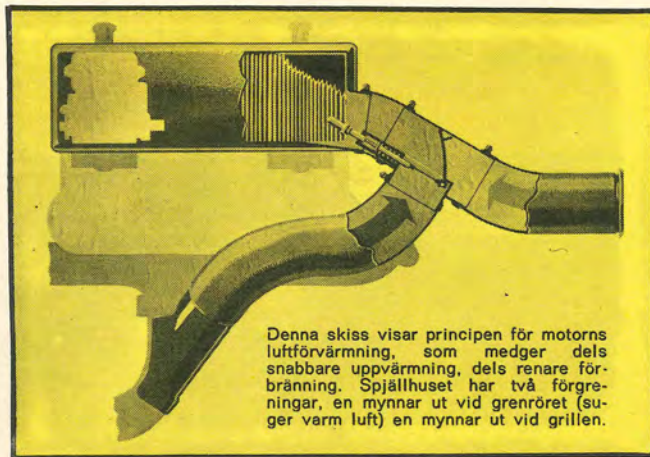
Vid pressvisningen av Volvos nya modell 164 i Göteborg för en tid sedan uppstod omedelbart långa och stundtals häftiga diskussioner om vagnen. Det var tydligt att den för en mycket stor del av de församlade var något av en besvikelse, man hade fått det intrycket att det här rörde sig om en ny och större Volvo. Låt det med en gång vara sagt, vagnen är varken ny eller stor, utan helt enkelt en 144 i lätt förklädnad. Den sexcylindriga motorn heter B 30 och är i princip en B 20 med två cylindrar till. Den ökade motorlängden innebar att man fick öka motorrummet med fem cm, här ligger hela längdökningen. Från vindrutan och bakåt är måtten identiska med 144-ans, och man kan tycka att måtten inte rimmar med priset, på gatan fritt fabrik 24 700:— för den billigaste och 28 250:— för den dyraste varianten.

Utrymmesfrågan blir inte lättare av att man har valt en baksäteskonstruktion som liknar den som Rover 2 000 har, dvs tvåskålat säte med mycket bekväm plats för två, men sämre än hel soffa för tre. Vi provade att sitta tre vuxna i bredd och inte satt mittmannen särskilt skönt.

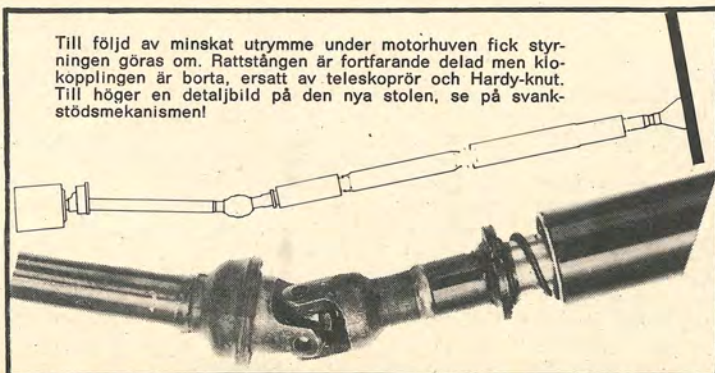
Den nya fronten ska tydligen föra tankarna till Mercedes, det lyckades fabriken nu inte med, utan man får en känsla av att vagnen är en förklädd prototyp från tyskarna, åtminstone vad fronten beträffar. De båda strålkastarna har diametern 18 cm, detta ger visserligen stor stråldiameter och därmed stort ljusflöde, men man kan enligt ljusforskarna få lika god om inte bättre totaleffekt med fyra strålkastare, två halvjusenhe-



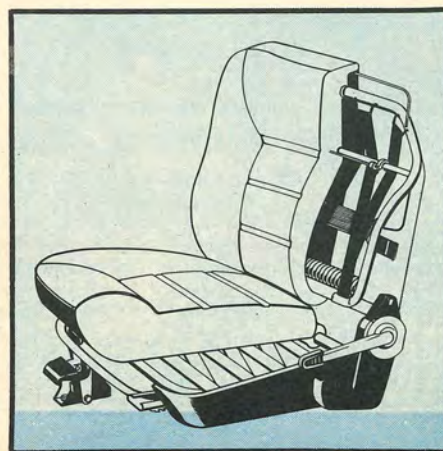
Som bilden visar är inredningen mycket påkostad, stolarna är skönt skålade och har inställningsmöjligheter åt snart sagt alla håll. Svankstödet är lättmanövrerat och höjden kan regleras totalt 40 mm upp och ner. Observera att baksätet är tvärsittigt.



Denna skiss visar principen för motorns luftförvärmning, som medger dels snabbare uppvärmning, dels renare förbränning. Spjällhuset har två förgreningar, en mynnar ut vid grenröret (suger varm luft) en mynnar ut vid grillen.



Till följd av minskat utrymme under motorhuvu fick styrningen göras om. Rattstängan är fortfarande delad men klopplingen är borta, ersatt av teleskoprör och Hardy-knut. Till höger en detaljbild på den nya stolen, se på svankstödsmekanismen!



ter som fortsätter att lysa när helljuset (som givetvis ska vara halogen) tänds ger bättre belysning av hela vägbanan.

Volvo 164 är en dyr bil och blir ännu dyrare om man vill ha de tillbehör som normalt följer med en bil i denna prisklass, dvs fickor i främrdörrarna, klocka, fjärrstrålkastare etc, detta är tillbehör och kostar stora slantar!

NÅGRA KORINTRYCK

När man sätter sig i bilen märker man att stolarna har genomgått en ansiktslyftning. Först och främst är de nu klädda med skönt ylletyg i kraftig vävnad, svalt på sommaren och ombonat på vintern. Vettigt! Dessutom kan man nu reglera svankstödet utan verktyg och sitthöjden kan regleras under färd, åtminstone teoretiskt. Man måste låta stolen göra en vaggrörelse och vi tror inte att det tillhör god trafiksäkerhet att sitta i vagga när man kör. Ställ in stolen innan ni kör, det går snabbt.

Ratten är densamma som tidigare, men lutar något mindre, 20° mot vertikalplanet mot 18° för 144-an. Detta ger större knäutrymme (ett par cm) och lutningsändringen är inte märkbar. Den vagn vi först provade hade automatväxel och automatbälte typ Essem. På med bältet, långsamt annars låser det, start av motorn som visade sig gå mycket tyst och i med växeln i läge D. Bilen startar utan ryck och växlar lika behagligt. Lådan heter Borg-Warner 35, tre-stegs och med delgasväxling, dvs den känner av motorns varvtal samt gaspådraget och listar själv ut att den även

kan växla ned utan sk kickdown. Lådan var skön att handskas med.

Väghållningen är mycket god, men också mycket stötig vid körning med fyra vuxna i bilen på ojämn men dock belagd väg. När spiral fjädrarna går i botten så övertar hårdgummifjädrar jobbet, och det sker med smällar och dun-sar som stundom fick baksätespassagerarna att stifta omild bekantskap med taket.

I övrigt går vagnen mjukt och fint, man har valt att utrusta den med vanliga högfartsdäck och *inte* gördeldäck som standard, vilket innebär att den som vill ha gördeldäck bör sätta dit nya dämpare, annars går vagnen stötigt. Volvo motiverar återgången till standarddäck, om man så vill, med fartgränserna, vilket är något kufiskt. Behöver man kanske inte toppfin väghållning om man råkar komma in i en 70-kurva i 90 km/tim?

Styrningen i automatmodellen drivs med servo, den är precis och lagom vägkänslig. I övriga vagnar är manuell styrning standard, den sker nu medelst kulmutter och friktionen blir därvid lägre.

TOTALINTRYCKET

efter två ganska korta provturer är att Volvo 164 som sagt är en variant på 144 på gott och ont. Inte fullgoda utrymmen för fem vuxna, sköna stolar med underbar klädsel, god acceleration i den manuella men sämre från start i automatversionen samt tämligen diskutabelt utseende. □

TEKNISKA DATA

Längd 470,5 cm, bredd 174,

höjd 146, axelavstånd 270 cm

Tjänstevikt ca 1 350 kg

Effektbelastning 10,4 kg/hk DIN

Acceleration 0—100 11,1 sek

Toppfart 180 km/tim

Motor typ B 30, 130 hk DIN
vid 5 000 v/min

Cylindervolym 2,98 l,
kompression 9,2:1.

Max vridmoment 21 kpm DIN/2 500
v/min

Pris standard med fyrväxlad
manuell låda 24 700:—
fritt fabrik

Pris som dyrast med
BW automatlåda och soltak
28 250:— fritt fabrik

