



NYA VOLVO 164

Kompakta formatet ger fördelar mot konkurrenterna

Nej, Volvo 164 blev ingen sensation. Det mesta visade sig redan vara bekant — från 142:an.

Ändå måste man säga att 164:an är intressant:

dels för att en svensk tar upp kampen med de stora i prisläget 25 000 kronor och uppåt

dels för att det är den första svenska sexcylindriga personbilen på 20 år.

Hur blev den så? Och varför? Vad ger den i jämförelse med konkurrenterna?

Teknikens värld ger er svaren!

AV TENIKENS VÄRLDS TESTLEDARE STIG BJÖRKLUND

■ ■ ■ — Vad är Volvo 164? För- enklart uttryckt en upplyxad 144, vars motor kompletterats med två extra "burkar". Den ändringen krävde mera plats mellan torped och kylare, och den nya modellen har därför fått ett helt omgjort parti från vindrutan och framåt. Totallängden har ökat med 6,5 cm och hjulbasen med 10 cm.

Inredningen visar upp nya säten, lyxigare mattor och en ädelräimitation på instrumentpanelen, men är i övrigt omiskännligt lik 144:ans — med ett mycket karakteristiskt undantag. 164 har fått en kort, tillbaka-flyttad växelspak av modern typ i stället för 144:spaken som är lång och rotag direkt i växellådan.

■ Hur kommer Volvo 164 att slå i sin nya klass? Generellt gäller att bilar med sex- eller åttacylindrig motor och i prisläget från ca 25 000 kronor och uppåt spelar en ganska blygsam roll i vår försäljningsstatistik. Volvon har emellertid räknat med en så försiktig start av produktionen, att det knappast lär bli något problem att få avsättning för de två första årens produktion. Man lutar på märkestroheten, dvs att Volvokunder som vill ha någonting mera skall ta steget upp. Från konkurrenterna i "Klass 6" finns nämligen inte så mycket att ta.

Närmast i pris ligger den billigaste versionen av Ford Mustang, medan Opel Admiral är ca 2 000 kr billigare,

Mercedes-Benz 230 och Jaguar 240 ca 1 000 kr dyrare och Chevrolet Chevelle ytterligare ca en tusenlapp högre på prisskalan. Plymouth Valiant finns i en billigare och en dyrare version än Volvo 164, den senare med samma motoreffekt men med automatlåda som standard. Vauxhall Cresta slutligen ger en sexcylindrig motor i 144:ans prisklass men har ändå inte slagit här.

■ I den här klassen kommer Volvo 164 att tillhöra de kompakta. Den har mindre inre bredd än samtliga konkurrenter och även det minsta bagageutrymme. Däremot ger Volvo bättre benutrymme både fram och bak än någon av konkurrenterna.

■ Det kompakta formatet ger Volvo

även en annan fördel, nämligen låg vikt och därmed piggt temperament. Enligt Volvos angivna 11 sek från 0—100 skulle 164 slå samtliga konkurrenter — även Jaguar 240 — med 2—2,8 sek. Obestriddligt är att Volvo 164 har det bästa förhållandet vikt—effekt.

■ Komfortmässigt blir striden hård mellan Volvo 164, Mercedes-Benz 230 och Jaguar 240. Enligt våra intryck från provkörningen förlorar Volvo den striden med knapp marginal på grund av en alltför primitiv bakvagnsfjädring. Med fyra personer i vagnen — utan bagage — bottnade bakvagnen på gummikuddarna och gången blev obekvämt stötig för bakpassagerarna.

De amerikanska vagnarna har en primitivare komfort över hela linjen, medan Opel Admiral på den punkten ligger närmast efter de bästa europeerna. Rekordbilliga Vauxhall Cresta bjuder enligt vår mening en komfort som nära nog är i Volvos klass vad sätesutformningen beträffar.

På avdelningen utrustning bör Volvo vara ungefär jämbördig med konkurrenterna — men intar en särställning genom att klocka saknas!

■ Köregenskaperna förefaller av en kortare provtur att döma att vara i klass med vad tex Mercedes-Benz 230 kan ställa upp. Den senare har visserligen individuell bakhjulsfjädring men Volvo en ovanligt väl avstämd och upphängd stel bakaxel. Båda har avsevärd tyngd över framhjul, vilket kan ge styrproblem. Volvo har valt en direktare men också tyngre styrning än Mercedes-Benz, men Volvostyrningen blir lättare i ytterlägena, vilket alltså trots allt gör parkeringsmanövrer uthärdliga även för en inte särskilt armstark dam.

I fråga om bromseffektivitet bör Volvo ligga i topp.

Och vi återkommer givetvis med en fullständig provkörningsrapport — marknadens fylligaste — så snart som möjligt. ■



Det är framför vindrutan som nyheterna i Volvo 164 ligger. Om fronten är vacker? Det är en smakfråga. Under huven ligger nu en 3-liters 6:a som beretts plats genom framdelens förlängning med sex centimeter. Inredningen har gjorts lyxig men dragen av 142 går igen också här.

Tekniska data

MOTOR: Typ B 30. 6-cylindrig toppventilmotor med 7-lagrad vevaxel. Cylindervolym 2,98 l. Cylindradiameter/slaglängd 88,9×80,0 mm. (Samma som hos 4-cylindriga B 20.) Termostatreglerad luftförvärmning. Avgasrening. Dubbla horisontalförgasare. Max effekt 145 hk SAE vid 5 500 v/min resp 130 hk DIN vid 5 000 v/min. Max vridmoment SAE: 22,5 kpm vid 3 000 v/min, DIN: 21 kpm—2 500 v/min. Kompressions 9,2:1.

TRANSMISSION: 4-växlad låda med kort, bakåtflyttad golvspak. Automatlåda på begäran.

STYRNING: Typ kulmutterstyrning. Variabel utväxling från 15:1 till 21:1 (i ändlägena). Servostyrning mot pristinlägg.

BROMSAR: Skivbromsar på samtliga hjul. 2-krets bromssystem med båda framhjulen och ett bakhjul i varje krets. Bromskraftbegränsare för bakhjulen. Servo som standard. Handbromsen verkar på trummor i bakre skivbromsarna.

HJULUPPHÄNGNING: Samma som hos 144, dvs dubbla tvärlänkar bak, längslänkar med momentstag och sidostag bak. Spiralfjäder runt om.

DIMENSIONER: Totallängd 470,5 cm, bredd 173 cm, höjd 143,5 cm. Hjulbas 270 cm, spårvidd fram/bak 135 cm. Tjänstevikt 1 360—1 390 kg beroende på utrustning. Bränsletank 58 liter.

PRIS: Standard 24 700 kr fritt Göteborg inklusive oms. Automatic med servostyrning och saltak 28 250 kr.

Åtta frågor till Volvo om nya 164:an

— Varför en bil av den här typen? Dir Gunnar Engellau:

— För att bredda vårt register och nå ut till ytterligare en kundkrets bland en representativ publik med högt ställda krav på elegans och komfort har vi ansett det naturligt att ta fram den här bilen. Vi har hållit oss till vår klassiska linje med en kompakt bil, ingen lyx men därmedot en exklusiv bil med den stora bilens egenskaper i fråga om prestanda och komfort.

— Men varför denna envishet när det gäller klocka?

— Jag har aldrig i mitt liv hittat en klocka som går rätt. Det finns få saker som jag tycker är så ointressanta i en bil som klockan. 99 av 100 har ju armbandsur.

— När hade Volvo senast en 6-cylindrig bil?

Civilingenjör Gerard Salinger: — Det var PV 60, som tillverkades strax efter kriget. Bristen på plåt tvingade oss att lägga ned tillverkningen i början av 1950-talet och koncentrera allt på PV 444. PV 60 hade en motor på 3,6 liter mot 3 liter för 164.

— Made Volvo någonsin en 6-cylindrig motor på basis av 1,8-liters-tyran?

— Nej, vi visste långt i förväg vad vi ville ha, dvs att vi skulle lansera en 2-liters 4-cylindrig och en 3-liters 6-cylindrig motor ungefär samtidigt. Arbetet på den här motorn har pågått i fyra år.

— Varför en dubbelförgasarmodell?

— Eftersom det krävs dels gott drag på låga varv, dels hög effekt har vi valt den här. En enförgasarmotor blir ju gärna litet slö. Man kan visserligen få ut hög effekt men får då försämrade lågvarvseffekt.

— Varför inte direktinsprutning?

— Först och främst löser vi avgasreningsspörsmålet på ett elegant sätt, så där finns ingen orsak att tillgripa direktinsprutning. Eftersom vi också kan östadkomma den dragkraft och den toppseffekt vi vill ha på det här sättet behöver vi inte gå till direktinsprutning, som ju blir dyrare för kunden och framför allt kräver en specialist för justering, om någonting skulle hända.

— Varför inte gördeldäck?

— Sådana finns att få för den som vill ha dem. Men vi har sagt oss att i vårt hastighetsbegränsade land blir nog de flesta kunderna lyckliga med vanliga S-däck.

— Varför har 164 eluppvärmd bakruta, medan 144 har varmluftsdefroster för bakrutan?

— Elrutan är en bekväm lösning konstruktionsmässigt, och eftersom vår version har två steg tyckte vi den kunde vara någonting för den här vagnen. Varmluften kan då utnyttjas enbart för värmen, samtidigt som man alltså kan koppla på extra intensiv elektrisk uppvärmning av bakrutan när det är mycket kallt. ■