

Teknikens värld

Motorrevyn Fart & Racing

NR **4** 19/2 1969 2:10 INKL MOMS I NORGE 4:65 I DANMARK 4:80 I FINLAND FMK 2:55



TITTA!
Nikan vinna
en sportbil

TEST: Nya Volvo 164
Vilka chanser har den
på världsmarknaden?

Vart siktar Volvo med nya 164? Dels erbjuder man en statusbil åt 144-ägare som vill byta upp sig – men det kostar mer än 5 000 kronor för två cylindrar och 48 hästkrafter extra. Dels vill man plocka nya kunder i Mercedesklassen, både här hemma och på exportmarknaden. Vilka chanser har den nya modellen att lyckas med sin dubbla uppgift? Teknikens världs provningsrapport ger er möjlighet att döma själv.



VOLVO 164

Teknikens värld

TEST

TESTET UTFÖRT AV
TEKNIKENS VÄRLDS
TESTLAG OCH
STIG BJÖRKLUND (TEXT)



■ ■ Den nya "sexan" från Volvo blev utan tvivel 1968 års i dubbel bemärkelse största svenska bilnyhet. Nu har vi den här på allvar, Volvon med den tuffa fronten och med en verkligt stor, råstark motor för första gången på mer än 20 år.

■ Hur snabb är Volvo 164, hur mycket bensen drar den, hur mycket bättre är den än Volvo 144? Vi har kört 164:an åtskilliga hundra mil, först med vinterdäck på svenska vintervägar, sedan med sommardäck i Danmark.

Från vindrutan och bakåt är nya Volvo karosserimässigt identisk med 144:an. Under huven har så mycket mera ändrats. Motorn är som bekant i princip en med två cylindrar för-

längd B 20. 50 procent större slagvolym motsvaras av drygt 50 procent högre effekt (130 hk mot 82), och effektuttaget är alltså avpassat för att i första hand ge god slitstyrka.

Vridmomentet är detsamma som för Mercedes-Benz 250, högre än för Mercedes-Benz 230, men lägre än för Valiant (21 kpm mot 27). Här spelar dock Volvons lägre vikt viss utjämnande roll. Våra accelerationssiffror ger svart på vitt på att Volvon verkligen hör till de snabba på vägen (0–100 på drygt 11 sekunder).

Vid omkörningar blir man bortskämd av den fina kraftreserv som finns. På minussidan skulle man vilja anteckna att motorljudet inte riktigt är så katt-

mjukt spinnande som man hade väntat sig. Mest irriterande är dock ett ganska konstant ventilväsande, som tränger in i passagerarutrymmet.

Minuspunkt nr 2 är bränsleförbrukningen. I varje fall på vår provvagn blev förbrukningssiffrorna högre än vad man tycker sig ha rätt att vänta. Under 100 km/h ligger siffrorna mitt emellan värdena för Valiant med manuell och automatisk växling, vid 100 km/h drar Volvo 164 ungefär lika mycket som en Valiant med automatlåda, och vid 120 km/h är Volvon enligt våra prov törstigare än alla amerikanska sexcylindriga motorer vi kört på senare år.

■ Växellådan, som är speciellt avpas-

VAND

FORN

sad för den nya motorn, har kort, tillbakaflyttad spak av samma typ som på sportvagnen Volvo 1800 S. Mekanismen var på vårt exemplar relativt trög och "stickig", men det kan naturligtvis vara en sak som går över med tiden.

■ Styrningen hör till de positiva överraskningarna. Visserligen har man 4,75 rattvarv mellan fulla framhjulslutslag, men den siffran berättar inte allt. Dels ger fullt framhjulslutslag en ovanligt liten vänddiameter – bara 10 meter – dels har styrningen variabel utväxling. I rakt fram-registret är utväxlingen ca 18:1, men i ytterlägena ca 25:1, dvs styrningen är ganska direkt vid landsvägskörning och indirekt endast vid komplicerade parkeringsmanövrer. Vi hade tillfälle att prova styrningen under ca 20 mils

körning på värmäländska osandade och osaltade men desto mera slingriga snövägar, och där kom den smidiga direktheten verkligen till sin rätt.

■ Bromsarna får lika högt betyg. Servon är som alltid hos Volvo mycket effektiv, och i all normal körning räcker det med en smekning av foten på pedalen.

■ Körmissigt överraskar Volvo 164 genom att den verkar så amerikansk. Den är tyngre i gången än 144, den känns mjukare, och eftersom den också har 10 cm större hjulbas, kan man verkligen tala om en ny Volvo, även körmissigt sett. Bekväm på landsväg framför allt, men acceptabel även på besvärliga vägar.

Skönhetsfel: den irriterande "korta" bakfjädringen. Även utan tung last har 164:an liksom 144:an en benägenhet att vid ojämnheter

ter "sätta sig" ganska hårt på bakfjädringens gummi-kuddar.

Stolarna är mjukare än hos de billiga versionerna och har ylletyg.

Bra detalj: möjligheten till höjdjusteringen av förarstolen, vilket gör att ratten inte behöver komma så irriterande högt som hos 144:an. Baksätet är profilerat för två, dock inte så markerat som hos t ex Rover 2000.

■ Utrymmena är på de flesta punkter något sämre än hos t ex Mercedes-Benz 230, dock inte när det gäller bakre benutrymmet. Volvo är ju en rymlig mellanklassvagn med stor motor och borde alltså på många punkter närmast jämföras med t ex Opel Commodore och Ford 20 M.

■ Utrustningsmässigt håller Volvo klassens standard med några men irriterande undantag. Frånvaron av

klocka är ju numera ett nästan komiskt exempel på Volvos tjurskallighet, och på den här vagnen för 26 500 kr finns inte heller avbländningsbar backspegel.

Vi saknade också genomventilation med friskluftsintag separat från värmen och i ansiktsnivå.

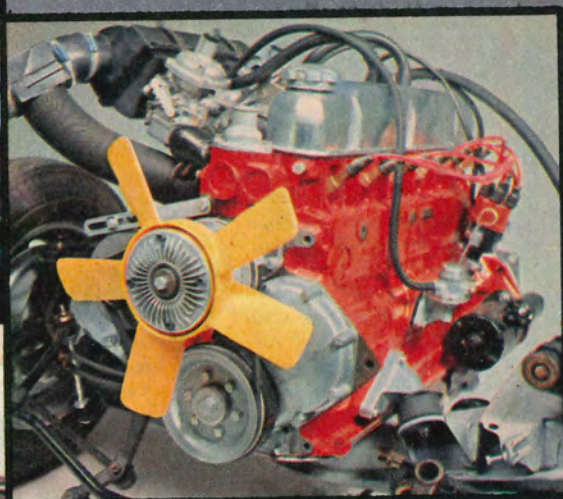
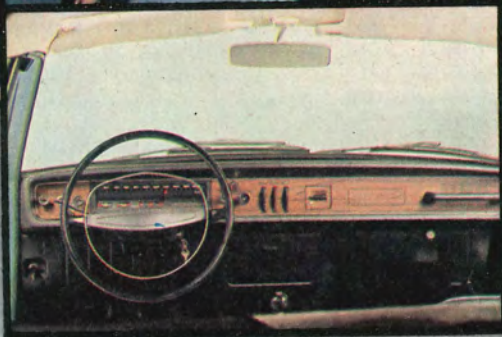
■ För vem passar Volvo 164? Man bör ha klart för sig att om man lägger till de mer än 5 000 kronor det kostar att byta upp sig från Volvo 144 till 164, så får man en snabbare bil (men också törstigare), en på vissa punkter bekvämare bil och kvalitetsmässigt och säkerhetsmässigt fortfarande en bra bil men inte en bil som slår knockout på allt annat i sin klass. Enligt vår mening har Volvo alldeles i onödan missat en del när man nu tar steget in i den verkliga Mercedesklassen.

Äntligen! En svensk motor med amerikanskt temperament





En kort lätthanterlig växelspak – efter mönster från P 1800 – har 164:an försetts med. Inredningen i övrigt lyxigare än i 144:an och med lättöverskådliga instrument.



Efter 20 år kommer nu Volvo tillbaka med en sexcylindrig motor. En förlängning av den 4-cylindriga B-20-motorn med två cylindrar har gett nya 164:an goda acc- och fartresurser.



FORTS Volvo 164: Ingen sensation, men snabb, säker och snygg

Tekniska data

Pris: 25 500 kr "på gatan" i Stockholm (med överväxel 26 700, med automatlåda 26 750 kr, dito med servostyrning 28 150 kr). I priset ingår säkerhetsbälten fram, fällbara ryggstöd med inställbart svankstöd, ljusstuta, automatiskt backljus, eluppvärmd bakruta. Priset inkluderar 5-årig vagnskadegaranti och 6 månaders garanti utan körsträckebegränsning. **Motor:** 6-cylindrig 4-takts vätskekyld radmotor med toppventiler. Boring/slag 88,9x80,0 mm, volym 2978 cm³. 130 hk DIN (145 hk SAE) vid 5000 v/min. Vridmoment 21 kpm vid 2500 v/min. Kompression 9,2:1. Vikeffekt 10,5 kg/hk DIN. 5-lagrad vevaxel, termostaterad luftförvärmning, automatisk avgasrening. Slir-

kopplad fläkt, växelströmsgenerator. **Transmission:** Bakhjulsdrift med 2-delad kardanaxel och stel bakaxel. Enkel torr-lamellkoppling. 4-växlad låda med golvspak. Totala utväxlingsförhållanden: 1:a 11,71:1, 2:a 7,35:1, 3:a 4,96:1, 4:a 3,73:1. Bak 13,17:1. Slutväxel 3,73:1. **Bromsar:** Skivbromsar fram och bak. Servo som standard, 2-kretssystem med båda framhjulen och ett bakhjul i varje krets. Bromskraftsbegränsare för bakhjulen. Handbromsen verkar mekaniskt på trummor i bakre skivbromsarna. **Fjädring/hjuliställ:** Fram dubbla tvärlänkar med spiralfjädrar och krängningsdämpare. Bak stel axel med spiral-

fjädrar och teleskopstötdämpare, gummilagrade längsgående svängarmar och momentstag samt gummilagrat tvärstag. **Däck:** 165 S 15" (bätdäck på begäran). **Styrning:** Kulmutterstyrning. Minsta vänd-diameter 10,0 meter (vid framhjulen). Antal rattvarv 4,75. **Mått och vikt:** Axelavstånd 270 cm, spårvidd fram/bak 135/135 cm, längd 470,5 cm, bredd 173,5 cm, höjd 144 cm. Markfrigång (olastad) 18 cm. Tjänstevikt 1360 kg, maxlast 390 kg, varav max 100 kg på tak. Max släpavsvikt 1200 kg.

Tillverkare: AB Volvo, Göteborg. Auktoriserade verkstäder på närmare 200 orter i Sverige.

ACCELERATION

	0-50	0-70	0-90	0-110	0-130 km/h
Volvo 164	3,0	5,6	9,0	13,5	20,7 sek
Volvo 144	4,8 ^a	7,9	12,1	18,2	34,0 sek
Citroen DS 21	5,1	8,0	12,5	17,9	26,3 sek

TOPPFART

	Stående km	Toppfart ca
Volvo 164	33,0 sek	175 km/h
Volvo 144	36,9 sek	155 km/h
Citroen DS 21	36,3 sek	180 km/h

STYRKRAFT

Erforderlig styrkraft för vridning av stillastående hjul på asfalt 10-12 kp, vid krypkörning ca 1 kp.

HASTIGHETSMÄTAREN

	50	70	90	110	130 km/h
visade	50	70	90	110	130 km/h
vid en verklig fart av	50	70	90	110	130 km/h

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Liter per mil vid konstant fart

	50	70	90	110	130 km/h
Volvo 164	0,99	1,07	1,26	1,54	1,89
Volvo 144	0,69	0,76	0,92	1,12	1,42
Citroen DS 21	0,88	0,93	1,06	1,22	1,40

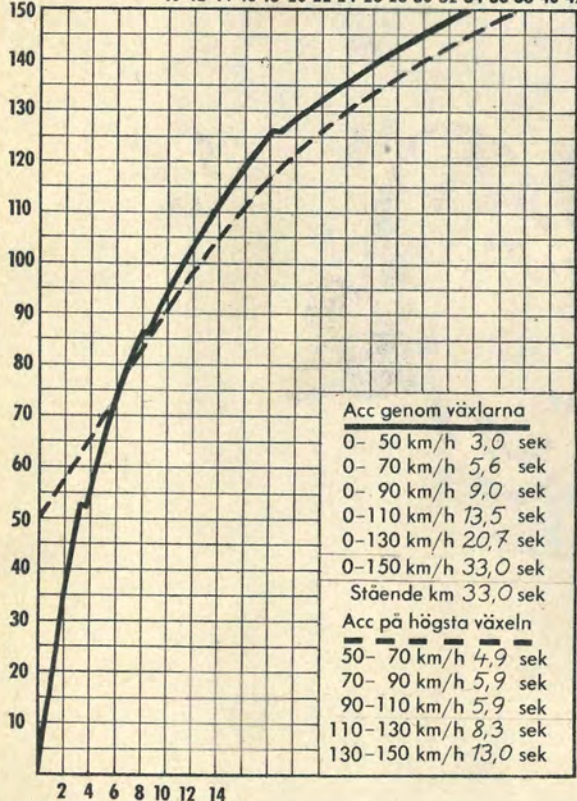
Genomsnittsförbrukning vid programstyrd start- och stoppkörning, motsvarande normal stadskörning 2,05 l/mil. Medelhastighet 40 km/h. (Volvo 144 1,24 l/mil vid 38 km/h.)

PEDALTRYCK

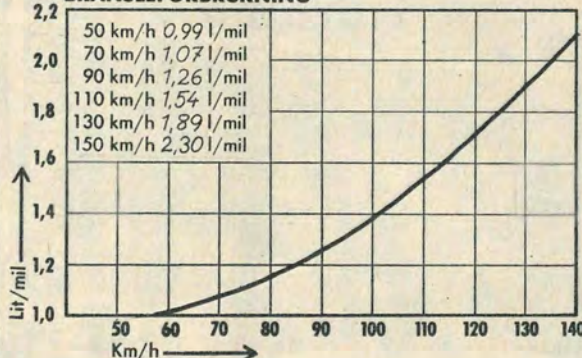
Pedaltryck koppling 10 kp.

ACCELERATION

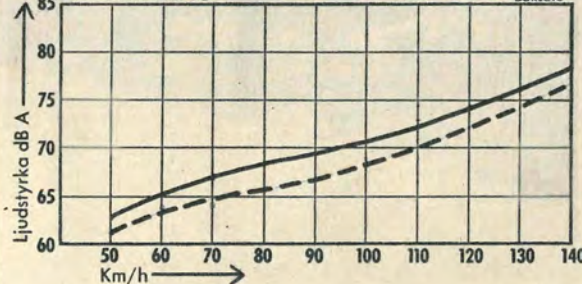
10 12 14 16 18 20 22 24 26 28 30 32 34 36 38 40 42 sek



BRÄNSLEFÖRBRUKNING



LJUDMÄTNING



Betygslista

De olika betygen är: Sämre, hyggligt, bra, mycket bra, toppen.

MOTOR

Startegenskaper	Mycket bra
Gensvar	Toppen
Vibrationer	Toppen
Segdragning	Toppen
Ljud	Bra

(Ljudnivån kunde vara lägre)

TRANSMISSION

Växelmekanism	Hyggligt
Synkronisering	Mycket bra
Koppling	Mycket bra
Transmissionsljud	Mycket bra

STYRNING

Motstånd	Toppen
Gensvar	Mycket bra
Väggänsla	Mycket bra
Återgång	Mycket bra

FJÄDRING

Äkkomfort	Bra
-----------	-----

(Kunde vara bättre bra)

Krängning	Hyggligt
-----------	----------

(Något mjukare än vanliga Volvo)

Dämpning	Mycket bra
----------	------------

KÖREGENSKAPER

Kurstabilitet	Toppen
Väntat uppförande	Toppen
Snabb kursförändring	Bra
Sidvinds känslighet	Mycket bra

BROMSAR

Pedaltryck	Toppen
Gensvar	Toppen
Fading	Mycket bra
Kurstabilitet	Toppen

REGLAGE

Rattställning	Bra
Pedaler	Bra
Växelspakens placering	Bra
Samordning	Bra
Småreglage	Bra

INTERIÖR

I- och urstigning fram	Mycket bra
I- och urstigning bak	Mycket bra
Framsätteskomfort	Mycket bra
Benutrymme fram	Toppen
Takhöjd fram	Mycket bra
Baksätteskomfort bak	Mycket bra
Benutrymme bak	Mycket bra
Takhöjd bak	Hyggligt
Instrumentering	Mycket bra

SIKT

Framåt	Mycket bra
Åt sidorna	Mycket bra
Snett bakåt	Toppen
Bakåt	Mycket bra

KLIMATSKYDD

Värme/defroster	Mycket bra
Ventilation	Hyggligt
Täthet	Toppen

ALLMÄNT

Strålkastare	Mycket bra
Vindrutetorkare	Mycket bra
Bagageutrymme	Mycket bra

ÅTKOMLIGHET

Toppen: Värmereglage, förgasare, bränslepump, oljepåfyllning, tändstift, generator, batteri, säkringar, fläktrem, bromsoljehållare.

Mycket bra: Inställning av förarsäte, motorhuvsås. **Bra:** oljemätsticka, oljefilter, fördelare, startmotor.