

VOLVO 164



164 är en 144 med förlängt framparti, sexcylindrig motor och elegantare klädsel. Den är lika rymlig som 144 (men inte rymligare) och mycket snabb. Det är för tidigt än att sia om hur andrahandsvärdet blir på längre sikt.

164 presenterades hösten 1968. Den ömtåliga tygklädseln på 1969 års modell byttes mot läder på 1970 års.

Körintryck

Våren 1969 skrev jag följande om Volvo 164 i Vi Bilägare:

"Volvo 144 är ingen dålig bil och två cylindrar till gör den naturligtvis inte sämre. Men betalar man över 25 000 har man rätt att vara kräsen. Det fordras mer än träimitation på instrumentpanelen och fluffig klädsel för att åstadkomma en lyxbil. Liksom alla andra Volvo är 164 en solid, säker och gedigen bruksbil. Det mekaniska raffinemanget man väntar sig hos en lyxbil lyser dock med sin frånvaro..."

...Bakom vindrutan är det samma bil som 144. Utrymmena är inte större – genom baksätets utformning som två något skälade sittplatser med ett hårt armstöd emellan är det snarare sämre beställt med platsen där bak. Låt vara att två sitter något bättre än i 144 men en tredje sitter definitivt illa.

Låtsas-träet på instrumentpanelen finner jag närmast skrattretande i jämförelse med den sobra mattsvarta funktionalismen i 144 och det fluffiga tyget i klädseln torde höra till det mest ömtåliga som finns...

Ingen »lyxutrustning»

De mjuka mattorna är sköna, men samma sak där – vem vågar stiga in på dem med snö och saltmoddiga skor. »Statusbilar» används faktiskt också till annat än att åka till Operan i bästa gåbortskostymen och lackskor.

Allt 164 bjuder av lyx är för syns skull. Praktiska »lyxdetaljer» som klocka, ordentlig ventilation och upplagsplatser inne i bilen saknas. Det är svagt i 144 – i 164 är det oförläpigt.

Nätfickor på framstolarnas ryggstöd är det enda som Volvo lyckats åstadkomma i »lyxväg». Eluppvärmd bakruta är en annan bra sak men när nu den enklaste Folka eller Opel Kadett erbjuder det samma kan det knappast hänföras till lyxutrustning.

Strömbrytaren för bakrutan har fått en olycklig placering alldeles för nära torkare och ljusknapparna. De annars så rejäla reglagen är nu svåra att komma åt om man har handskar på.

0-100 på 11 sekunder

Det hör till de bästa värden jag uppmätt för någon bil – där bräcker Volvon t.o.m. Mercedes 250 med en hel sekund! Verkligt imponerande är draget i höga farter. 164 är en av de få bilar där det verkligen händer något när man trycker gasen i botten i 120 – 130 km/tim, något som dock mest har akademiskt intresse i dagens Sverige.

Fartresurserna finns alltså, men annars inbjuder 164 betydligt mer till lugn körning. Segdragningsförmågan är utmärkt – man kan runda ett gathörn på fyran utan att motorn protesterar och vid normala omkörningar finns det ingen anledning att gå ned på trean.

Som alla sexor går motorn tyst och vibrationsfritt men den kan ändå inte mäta sig i ljudlöshet med de bästa konkurrenterna i prisklassen. Vid acceleration blir den ganska högljudd och får en obehagligt »rå» ton som rimmar illa med lyxbilstanken...

Sämre köregenskaper

Den tunga sexan har i viss mån förryckt balansen hos bilen. Understyrningen är så pass markant att man får ta i ordentligt för att ändra kurs, bilen är inte alls så svängvillig som sin lillebror. Den tendens till bakvagnssläng vid forcerad kurvtagning som finns hos 142/144 är ännu mer utpräglad hos 164. Den kraftiga understyrningen vid ingången i en kurva förvandlas till besvärande krängningsöverstyrning vid utgången...

...Det märkliga är att den ökade framtongheten inte förmått ta bort den vindkänslighet som finns hos 140-serien – 164 är minst lika vinglig när det blåser.

Styrningen har alltid varit en av de minst lyckade detaljerna hos Volvo och jag hade väntat mig mycket av den nya modernare kulmutterstyrningen som finns hos 164. I ett avseende innebär den en stor förbättring – den går mycket lättare än hos någon annan Volvo och tack vare den variabla utväxlingen (framhjulens vrids mer för en given rattvridning kring raktframläget än vid större hjulutslag) krävs inget omätligt rattvridande vid normal körning. Vändcirkeln är också mycket kompakt. Tyvärr är dock precisionen långt ifrån lysande, det är svårt att parera ett sidvindskast och vid snabb körning på slingrig väg hade jag verkliga svårigheter att styra bilen exakt.

Bromsarna är som på 142/144 – de bästa som finns att få idag."

164 är för ny för att omfattas av Bilprovningens statistik.

ÅR FÖR ÅR

KAROSS



	1965	1966	1967	1968	1969	1970
YTTERMÅTT					Axelavstånd 270 cm 475x174x145 cm	
INNERMÅTT					Kupellängd 180 Armågsbredd 140 cm Bagagerum 395 liter	
TJÄNSTEVIKT					1360 kg	1400 kg
MOTOR					6 cyl. 2978 kccm Stötstänger Kompr. 9,2:1 130 DIN-hk	
VÄXELLÄDA					4 växlar golvspak eller automat	
BROMSAR					Skivbromsar runt om servo	
DÄCK					165 S 15 diagonal	
PRESTANDA					11 sek 175 km/h 1,7 liter/mil	
FÖRSÄKRING					5-15	
SKATT					375,-	
CA-PRIS NY					25 500,-	27 300,-

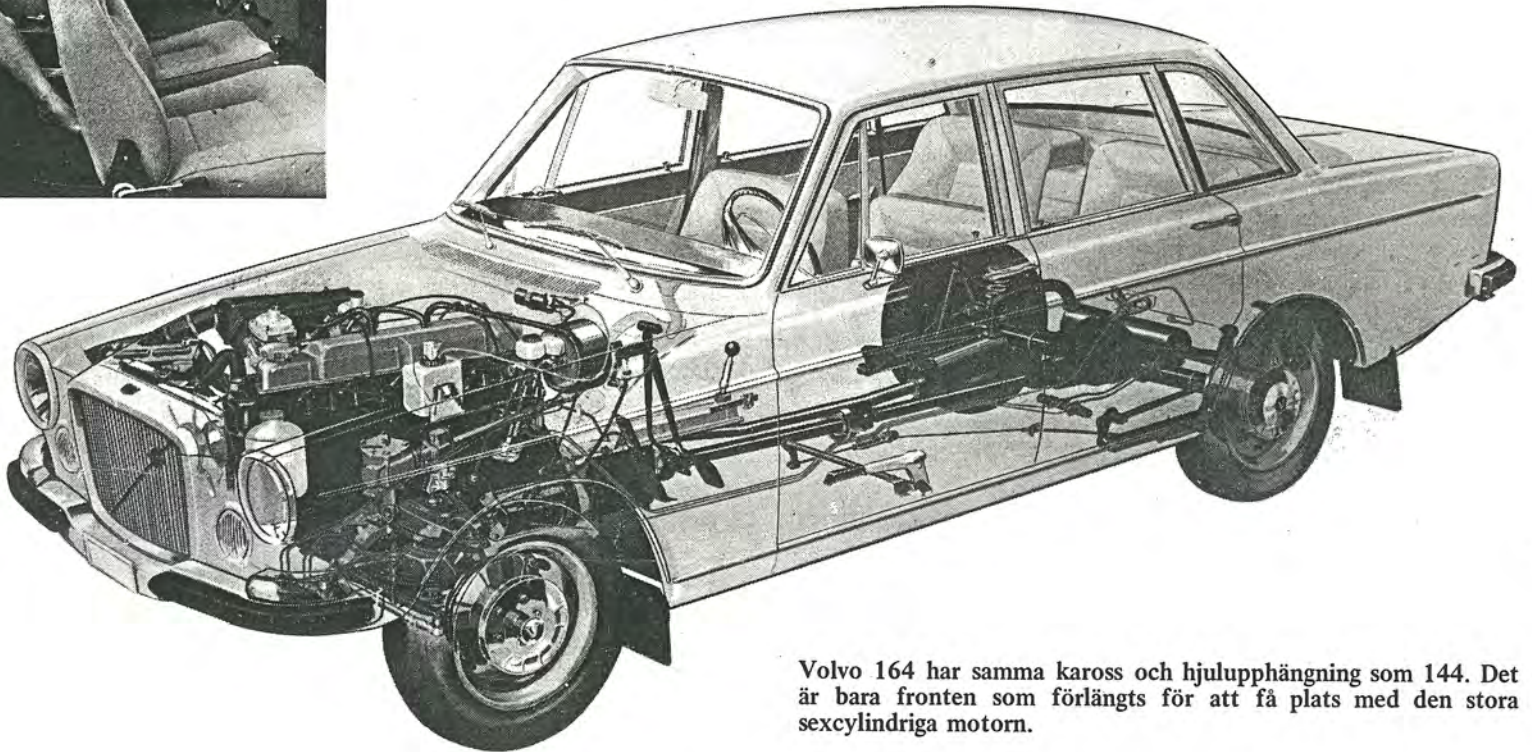
REPARATIONSPRISER exkl. moms på märkesverkstad i Sthlm

	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Avgasrör med ljuddämpare						181
Stötdämpare fram/bak						131
Kopplingsrenovering						230
2 st strålkastarinsatser						55
Framflygel med lackering						579
Framre stötfångare						358
Strålkastarinsatser inkl. lampor och inställning.						

VOLVO 164



Den fluffiga klädseln i 1969 års 164 (t.v.) är ytterst ömtålig. 1970 års modell har tåligare läderklädsel.



Volvo 164 har samma kaross och hjulupphängning som 144. Det är bara fronten som förlängts för att få plats med den stora sexcylindriga motorn.

