

VOLVO 164E

test

SNABB - MEN OCKSÅ EN BÄTTRE BIL

160 DIN-hästar i en Volvo låter nästan som ett hän mot svenska bilister, som är tvingade att hålla låga fartgränser. Men 164E är i första hand inte avsedd för den svenska marknaden och fartresurserna är bara en sida av saken. I sitt senaste utförande har 164 kommit en bra bit på väg mot det lyx-bilsideal, som den inte riktigt svarade mot från början. 1972 års 164 är inte bara snabbare, den är också bekvämare att åka i och den är vägsäkrare.

□ □ Redan i standardutförande är Volvo 164 en ytterst accelerationssnabb bil. Med elektronisk bränsleinsprutning, som höjer effekten från 130 till 160 DIN-hk, klarar den 0-100 km/tim på de "magiska" 10 sekunderna.

Nu är ändå inte den här sprinter-accelerationen E-mo-

dellens starkaste sida. Motorn känns definitivt ansträngd på höga varv och det finns heller ingen rimlig anledning att dra ur motorn på växeln. Det verkligt imponerande är det sugande draget i mellanregistret. På trean får man ett ordentligt skjut i ryggen när gasen trycks i botten i vanliga landsvägsfarter

och smidigheten på fyran är utmärkt.

Felet är att accelerationen inte kan utnyttjas. Börjar man en omkörning i 70-80 är man långt över fartgränsen innan man hunnit blinka. Den extra omkörningsförmåga, som skulle kunna vara ett säkerhetsplus, går en till lagbrytare. Det är knappast bilens fel, men det gör det högst diskutabelt om de extra 3 000 kronorna som E-motorn kostar, är så särskilt väl användna.

■ Många små förbättringar

Det är mycket mer än det som syns utanpå, som blivit bättre hos 164 (och detta gäller i lika hög grad standardmodellen) sedan jag senast körde bilen för några år sedan. Radialdäck och detaljändringar i hjulupphängning, stötdämpning och fjädring har gett en lugnare och bekvämare gång och samtidigt avsevärt förbättrade köregenskaper.

Den utpräglade känsligheten för lutande och ojämn vägbanas som kännetecknar nästan alla Volvo-bilar är praktiskt taget borta på den nya 164. Man behöver numera inte ständigt pamera med ratten på dålig väg och även sidvindskänsligheten är påfallande mindre.

Vid snabba sick-sackmanövrar hade tidigare 164 en otrevlig förmåga att vika sig. Kraftig understyrning vid ingången i en sådan manöver ändrades snabbt och oförberett till krängningsöverstyrning. Tendenser till detta finns kvar, men betydligt mindre utpräglad — i varje fall så länge bilen inte är full-lastad. Med tung last blir bilen otrevligt svajig.

■ Utmärkt servo-styrning

Tung styrning är ett annat typiskt Volvo-drag, som man helt lyckats eliminera med styr-servo. Servon hör till de bättre av sitt slag — den går inte så överdrivet lätt som en del servostyrningar och den ger fullgod väggänsla. Man kan alltså känna i ratten om en blank fläck på vägbanan är farlig i eller bara väta — något som är omöjligt med servostyrningar av amerikansk typ.

De främsta skivbromsarna är ventilerade på årets modell. Det betyder att de får bättre kylning när de utsätts för hård belastning, t ex vid utförskörning på alpvägar eller vid upprepade inbromsningar från hög fart. I Sverige har detta knappast varit något problem, men utomlands har Volvos bromsar tidigare kritiserats för att lätt mattas.

Bromsarna fungerade ypperligt på testbilen och de har givetvis, liksom på alla Volvo-bilar, ett effektivt väkretssystem som ger full bromsverkan på

framhjulen oavsett vilken krets som manövrar.

■ Volvo på gott och ont

Bakom vindrutan är en Volvo 164 precis samma bil som en 144. Det betyder en rymlig och välydd passagerarkupé, men knappast något överdåd av lyx. Skinnklädseln i 164 ser snygg ut, den luktar gott och den är lätt att hålla ren. Vilken kontrast mot de första modellernas fluffiga tygklädsel som man knappast vågade sitta på! Men sl innet är halt och kallt på vintern. Det är en smaksak, vilket man föredrar, men Volvos standardtygklädsel borde finnas som ett alternativ.

Baksätet är skålat till två sittplatser, högre och — i varje fall på provbilen — hårdare stoppat än i 144. Jag tycker man sitter bättre i 144.

Det "lyxiga" i 164s inredning inskränker sig (förutom till klädseln), till förkromade läsknappar på dörrarna (!) och några onödiga blanka detaljer i övrigt. Instrumentpanelen, med sin urmodiga termometer-hastighets-

mätare (som fö inte bann med i bilens våldsamma acceleration), ser precis likadan ut som i alla andra Volvo-bilar och körställningen är precis lika hopplös som alltid.

Förarsätet kan höjas och sänkas, men om man höjer det slår man knä i ratten varje gång man bromsar och om man sänker det kommer ratten obehävt högt upp. Det här går aldrig att få ordning på förrän Volvo slutar montera ratten i det närmaste lodrätt. Den får faktiskt vara något mindre lodrät i 164 än i andra Volvo-modeller, men det rör sig inte om så många grader att det är märkbart.

Att värmen i en Volvo ska vara effektiv tar man som något självskrivet. Effektiv är den också i 164E och en stor fördel är kanalerna till baksätet (som i andra Volvo). Däremot tog det ovanligt lång tid för motorn att bli tillräckligt varm för att ge någon kupevärme. Redan vid några få minusgrader fick jag köra en halv mil landsväg innan motortermometern började ge utslag och kupén fyllas av varmluft.

Ventilationen är ett lika un-

derutvecklat kapitel hos som hos andra Volvo-bilar, enda kalla friskluft man får är nere vid fötterna.

Ett annat sorgligt Volvo-är avsaknaden av upplagsser på förarplatsen. Det i ingenstans att lägga ifrån sig cigarettpaket, en choklad eller vad man nu vill ha gångligt under körning.

■ Slutsats

Att betala 3 000 kronor fartresurser man inte får lov använda är lite extravagant vida man inte hör till dem gör täta kontinenturer. En lig 164 för något över 28 kronor bör vara ett bättre för de flesta. För de peng får man en solid och pålitlig med avsevärda prestanda, går tyst och behagligt och betydligt bättre styrning köregenskaper än en Volvo.

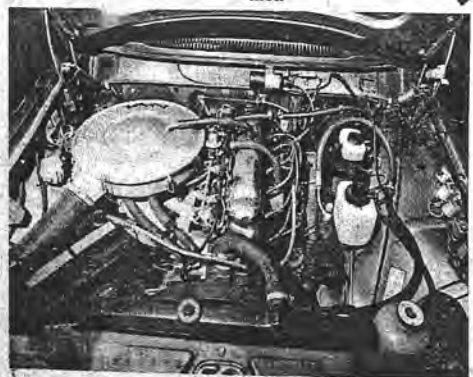
Vad det gäller utrymmen inredning kan man dock gärna köpa en 142 för 8 kronor mindre om man inte är speciellt intresserad skinnklädsel och blanka knappar.

Jan Ull



Bakom motorhuven är Volvo 164 identisk med 140-seriens sedanmodeller när det gäller utrymmen. Man får alltså inte mera plats i 164 än i en 144.

Den förgasarlösa 164E har ett virrvarr av kablar och slangar under motorhuven. Den elektroniska insprutningen har inte medfört att det städats upp i motorrummet.





Som övriga Volvo-modeller har också 164E begävt med den nya fyrekrade raten och en kortare växelspak med greppvänligare knapp.

vi JÄMFÖR



	VOLVO 164 E	MERCEDES-BENZ 230	OPEL ADMIRAL 2,8 H
På gatan pris exkl frakt Antal sädda bilar 1970 Fabriksgaranti Vagnskadegaranti Försäkring trafik-kasko Årlig fordonsskatt	31 800.— 2 925 (samfälliga 164) 6 månader utan milbegränsning 3 år 5-15 417.—	32 640.— 357 6 månader 1000 mil färits ej 6-16 417.—	35 800.— 160 6 månader 1000 mil 5 år 7-20 501.—
MÅTT-VIKT Axelavstånd Spårvidd fram/bak Längdbreddshöjd (oblastad) Tjänstevikt/Maxlast Max totalast/Max släpavsvikt	272 cm 135-138 cm 475x171x145 cm 1430/420 kg 100/1200 kg	275 cm 144-140 cm 470x177x145 cm 1450/410 kg 60/1200 kg	285 cm 151-151 cm 495x166x144 cm ca 1620 ca 400 kg 80/1200 kg
MOTOR Cylindertal Diameterslaglängd Slagvolym Kompressionsförhållande Maxeffekt vid varvtal Max vridmoment vid varvtal	rak 6 88,9x80,0 mm 2978 kubcm 10,0:1 160 DIN hk vid 5600 varv/min 23,5 DIN kNm vid 2500 varv/min	rak 6 91,75x72,80 mm 2292 kubcm 9,0:1 120 DIN hk vid 5400 varv/min 18,2 DIN kNm vid 3600 varv/min	rak 6 92,0x69,8 mm 2784 kubcm 9,5:1 145 DIN hk vid 5200 varv/min 22,7 DIN kNm vid 3600 varv/min
TRANSMISSION Motor drivande hjul Antal växlar Automatläda Utväxlingsförhållanden slutväxel	fram/bak 4 golvspak tillägg 2 100.— 13,20 7,91 4,96 3,73 3,73	fram/bak 4 golvspak tillägg 2 355.— 14,39 8,49 5,20 3,69 3,69	fram/bak 3-växlad automat golvspak standard 8,81 5,43 3,67 3,67
CHASSI Bakaxel Bromstyp fram/bak Styrning Antal rattvarv vändelhel Hjuldäck	stel, spiralfjädrar skivor skivor servo kulmutter servo 4:1 9,8 m 5,5J 165 HR 15	delad, spiralfjädrar skivor skivor servo kulmutter 5,0 10,6 5,5J 175 S 14	de Dion spiralfjädrar skivor skivor servo kulmutter 4,5 11,0 m 6J 195 HR 14
ELEKTRISKT Batteri generatortyp	12 volt, 60 Ah växelström	12 volt, 66 Ah växelström	12 volt, 55 Ah växelström
UTRYMMEN Max betryttnings förare Effektiv kupellängd Armbågsrum fram/bak Takhöjd fram/bak Effektivt bagageutrymme enl ladmätod	109 cm 180 cm 140/140 cm 97-89 cm 395 liter	110 cm 171 cm 148/147 cm 100/94 cm 415 liter	108 cm 176 cm 152/153 cm 98-92 cm 315 liter
PRESTANDA Vikt-effekt Acceleration 0-100 km/tim Toppfart Förbrukning vid 110 km/tim 4, 10 % Buller på förarplats vid 110 km/tim enl typ	8,9 kg/hk DIN 10,0 sek/180 km/tim elugsmitt 68 dB(A)	12,1 kg/hk DIN 13,0 sek/176 km/tim 1,4 liter/mil 73 dB(A)	11,1 kg/hk DIN ca 13 sek ca 180 km/tim ca 1,4 liter/mil ej typad

