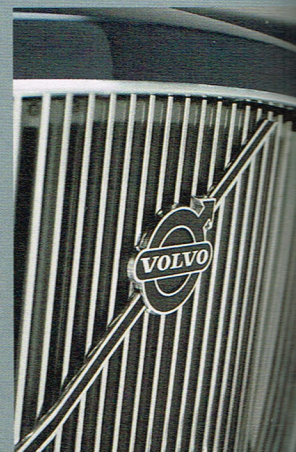


Überhol-
prestige bot
das Topmodell
von Volvo
kaum. Dafür
hat es andere
Qualitäten



Die Leuchten unterschieden sich kaum vom Volvo 140



Mit dem Plaketengrill zieht Volvo auf die Rover-Kunden

Volvo 164
(1968–1975)

Der große Rare aus dem Norden

Der Anblick des Volvo 164 löst Irritationen aus. Irgendwie meint man das von Jan Wilsgaard entworfenen Modell zu kennen. Doch das Gehirn spielt einem einen Streich, denn was man unter einem coolen 70er-Jahre-Volvo abgespeichert hat, ist in der Regel das Vierzylinder-Modell Volvo 140. Der lief von 1966 an vom Band und war das bevorzugte Fortbewegungsmittel für Lehrer. Das, was wir hier aber sehen, ist der noble Verwandte, der Volvo 164, der sich mit dem 140 ab der A-Säule die Karosserie teilt. Das hinter dem repräsentativen Grill ein Sechszylinder steckt, ahnen die wenigsten.

Preiswert in die Business Class

Mit dem 164 gelang Volvo das, wovon Auto-manager träumen: Mit geringen Entwicklungskosten das vorhandene Produkt so weit umzugestalten, dass es dem Kunden glaubhaft für einen höheren Preis verkauft wer-

den konnte. Der 164 bekam dazu zunächst 10 Zentimeter zusätzlichen Radstand, eine wertigere Front samt Doppelscheinwerfer und natürlich einen Sechszylinder.

Den trug man in besseren Limousinenkreisen und die Kunden mochten auch gerne üppige Hubräume: 3,0 Liter durften es sein. Aus denen holte der Reihensechser zunächst 130, später mit einer Bosch D-Jetronic dann 160 PS. Damit lief der Volvo zur Höchstform auf. Ein 164 E spielte mit einer Höchstgeschwindigkeit von 193 km/h damals ganz vorne mit. Volvos Plan, die Konkurrenz mit einem Erstschatz zu erschrecken, war aufgegangen. Vor allem die US-Kunden waren von dem Modell angetan.

Schöner wohnen

Bis heute besticht der große Volvo durch seinen geschmackvoll eingerichteten Innenraum. Vor allem die zuletzt angebotene Ver-

sion „TE“ bietet einen Luxus, den man nicht in einem Oldi der Siebzigerjahre vermutet und der einen Teil des ganz speziellen Fahrgefühls im Volvo ausmacht. Neben herrlich authentisch patinierten Lederzen gibt es eine Klimaanlage, Leseleuchten oder Kopfstützen im Fond. Im Vergleich mit einem solchen „TE“ Volvo sieht ein Strich Acht von Mercedes aus wie eine Beamtenstube. Mit ihm gemein hat der Volvo allenfalls die Schwere seiner Türen, die tresorartig ins Schloss fallen. Ansonsten ist der 164er ein echtes Individualistenfahrzeug für die, die es Besondere lieben.

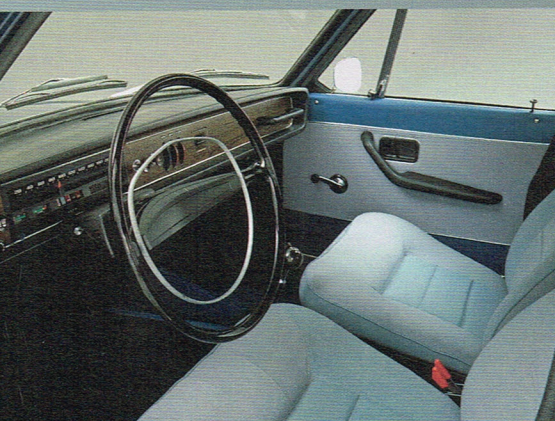
Rustikale Technik

Die Freude am Volvo wird auch nicht getrübt, wenn man die ersten Runden dreht. Klar, ein Sechszylinder kann sich in Sachen Leistungsabgabe nicht mit dem von BMW messen, doch es ist schon erstaunlich, was der g-



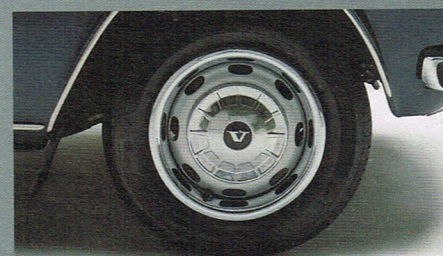
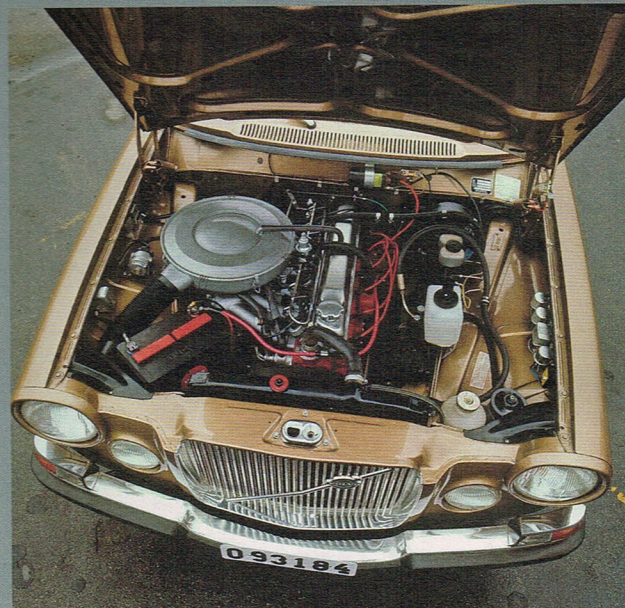
So nobel liefen viele der Export-Volvo 164 vom Band

Der Sechszylinder war später auch als Einspritzer erhältlich



In Europa griffen die Kunden wegen des hohen Aufpreises kaum zu Ledersitzen

Bekannte Ansicht: Ab der A-Säule war der 164 ein Volvo 140



Für die Fahrleistungen geriet die Bereifung etwas schwächig



...tische Ackergaul an Drehmoment und Laufleistung bereithält. Technisch hat er allerdings wenig zu bieten, denn die seitliche Nockenlenkung oder der Stirnradantrieb waren schon in den 1970ern nicht mehr modern. Doch der Motor passt zum Volvo, der eher ein souveräner Fahrer mit Langstreckenqualitäten als hektischer Lückenspringer auf der Landstraße ist. Die Abstimmung des Fahrwerks und die hohen Reserven in Sachen Sicherheit ergänzen das Setup. Eine Vierkolben-Festsattel-Bremse an der Vorderachse und ein 2x3-Bremssystem, bei dem bei Ausfall eines Kreises nur 20 Prozent der Bremskraft verlustig gehen, sind für einen Oldi nicht schlecht.

Trotz allen Fortschritts macht der Volvo im Alltag keinen Kummer. Seine Technik ist so-

lide und Ersatzteile gibt es problemlos, allerdings nur solange es nicht um die Karosserieteile des Vorderwagens geht. Hinzu kommt die Schrauber-Freundlichkeit des Modells. So ist der Sechszylinder im Motorraum von allen Seiten gut zu erreichen, sodass selbst umfangreichere Arbeiten in Eigenregie ausgeführt werden können.

Fazit Volvos Flaggschiff der 70er hat bis heute an Faszination nichts verloren. Der eigenwillige Schwede mit dem Wohlfühlaroma passt eigentlich immer und macht wenig Kummer. Dazu hat er den Reiz des Unbekannten, denn hierzulande ist der 164 selten. Ein schönes Stück Schweden, mit dem man gerne und oft unterwegs ist.

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	Volvo, Göteborg (S)
Modell/Ausführung	164 E
Karosserie	4-türige Limousine, 5 Plätze, Stahl
Motor (Benzin)	R6, Bosch D-Jetronic, vorn längs
Hubraum (ccm)	2.986
Leistung (PS)	160 bei 5.500/min
Drehmoment (lb)	235 bei 2.500/min
Getriebe	4-Gang manuell, Automatik optional
Antrieb	Hinterrad
Fahrwerk vorn	Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator; Ab 1957 McPherson
Fahrwerk hinten	Starrachse, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer
Reifen	165 SR 15
Bremsen v/h	Scheiben / Scheiben
0-100 km/h (s)	9,5
Vmax (km/h)	193
LxBxH (mm)	4.870 x 1.710 x 1.450
Gewicht leer (kg)	1.410
Verbr. (l/100 km)	14,8
Bauzeit (Baureihe)	1968-1975
Stückzahl (Baureihe)	155.068
Neupreis (DM)	21.200 (1972)
Marktwert (Euro)	2: 15.200
Zustand	3: 8.900 4: 3.600

