



Volvo Car Finland Oy Ab

Volvo 164 – ylellinen malli juhlistaa 50-vuotispäiväänsä

Kun muualla maailmassa oltiin vuonna 1968 mullistusten kourissa, vallankumous oli kaukana Volvon ajatuksista Göteborgissa, Ruotsissa. Yhtiö keskitti tuolloin voimavarojaan uuden, ylellisen 164-mallin lanseeraukseen.

Ajatus hieman suuremman ja ylellisemmän Volvo -mallin kehittämisestä oli kytenyt jo pitkään. Volvo suunnitteli 1950-luvun loppupuolella suurikokoista autoa, jossa oli V8-moottori ja voimakas pystysäleikkö. Tämä projekti kuitenkin päättyi vuonna 1960, kun tutkimukset osoittivat, että kompaktit autot olivat tulevaisuutta erityisesti Yhdysvalloissa.

140-sarjan julkistus vuonna 1966 synnytti kuitenkin ajatuksen laittaa kuusisylinterinen rivimoottori 140-auton runkoon. Näin Volvo voisi luoda sen ylellisen ja kompaktin mallin, jota se uskoi ihmisten tarvitsevan.

Pääsuunnittelija Jan Wilsgaard säilytti 140-sarjan alustan ja käytti autossa 1950-luvun 358-projektin keulaa. Rautamerkkilogo viiston elementin kera nousi jälleen näkyvään asemaan samaan tapaan kuin ensimmäisessä Volvossa vuonna 1927 ja nykypäivän uusissa malleissa.

140-mallin alustaa jatkettiin kymmenellä senttimetrillä tuulilasista eteenpäin. Tätä toimenpidettä tarvittiin, jotta uudelle kuusisylinteriselle moottorille saatiin tilaa. Moottorin nimeksi tuli B30. Sen tilavuus oli kolme litraa, ja se kehitti tehoa 145 hevosvoimaa Zenith-Strombergin kaksoiskaasuttimien ansiosta.

Vuoden 1968 elokuussa julkaistu lehdistötiedote ilmoitti ylpeänä, että saksalainen ZF-vaihdelaatikko oli "kauko-ohjattavaa" tyyppiä, mikä tarkoitti, että suhteellisen lyhyt vaihteenvalitsin oli sijoitettu vaihteistotunneliin etuistuinten viereen.

Sisustus oli huomattavasti ylellisempää kuin 140-sarjassa. Istuimissa oli paksua villakangasta, lattialla oli tekstiilimatot ja takaistuin oli suunniteltu kahdelle hengelle, ja sen keskellä oli alas laskettava kyynärnoja.

Ensimmäisen tuotantovuoden jälkeen 164-malli sai nahkaverhoilun vakiovarusteeksi ja lisäksi integroidut halogeenityyppiset lisävalot sekä pääntuet. Yhdysvalloissa malli tarjosi luonnollisesti myös sähkötoimiset ikkunat ja kattoluukun, ilmastoinnin sekä tummennetut lasit.

Kun amerikkalainen Car and Driver -lehti koeajoi Volvo 164 -mallin heinäkuun numerossaan vuonna 1969, lukijoille kuvailtiin, minkälaiset ihmiset ostaisivat uuden Volvon:

"Volvo haluaa kaapata ostajia Buickilta, Oldsmobilelta ja Mercedekseltä, ja se onnistuu siinä. Volvon uudet asiakkaat ovat huippuammattilaisia – lääkäreitä, asianajajia, hammaslääkäreitä... ihmisiä, joilla on varaa johonkin erilaiseen."

Amerikkalainen Volvo 164 -mainos käytti samaa teemaa: "Ylellinen auto, joka näyttää, että sinulla on muutakin kuin rahaa".

Volvo 164:n kehitystyö jatkui auton koko elinkaaren ajan, ja siihen lisättiin mm. elektroninen polttoaineen suihkutuksen mallivuonna 1972.

Viimeinen mallivuosi oli 1975, ja kaikki kyseisenä vuonna valmistetut autot vietiin USA:han. Mallin seuraaja, 264, oli tuolloin jo päässyt tuotantoon.

Viisi vähemmän tunnettua faktaa Volvo 164 -mallista:

1. Vain yksi Volvo 164 muutettiin ambulanssiksi. Volvon erikoisajoneuvojen osasto oli valmistanut prototyypin, joka oli huomattavasti korkeampi ja jossa oli pidempi akseliväli. Vaikka näitä autoja valmistettiin vain yksi kappale, siitä tuli suunnannäyttävä ambulansseille, jotka myöhemmin rakennettiin Volvo 265 -mallin pohjalta.
2. Volvo 164:n tuotanto siirrettiin Kalmariin vuonna 1974. Uuden Volvo -tehtaan menetelmät olivat tuolloin erittäin moderneja. Autot liikkuvat akkukäyttöisillä kuljettimilla, joita ohjattiin lattiassa olevilla kytkentäsilmuilla. Autojen kokoamisesta vastasivat tiimit. Työntekijät saattoivat vuorotella valvontatehtävissä, ja työkierto oli mahdollista eri tuotantotehtävien välillä.
3. Italiassa valmistetun ylellisen Volvo 262C -coupén prototyyppi perustui 164-malliin. Yhtiö nimeltä Coggiola muunsi sen kaksioviseksi coupéksi, joka näytti enemmän tai vähemmän samalta kuin tuotantomalli. Yksi suuri ero oli prototyypin 164-tyyppisessä keulassa.
4. Volvo 164:n kuusisylinteristä B30-moottoria käytettiin myös monissa Volvon sotilasmaastoajoneuvoissa. Volvo Penta valmisti lisäksi B30:n merenkulkuversion, jossa oli kolme kaasutinta.
5. Italialainen Zagato esitteli vuoden 1970 Geneven autonäyttelyssä osastollaan urheilullisen 3000 GTZ -coupén. Sen konepellin alta löytyi B30-moottori, ja auto perustui mekaanisesti 164-malliin. Huhutaan, että ainoa koskaan valmistettu prototyyppi on olemassa vielä tänäkin päivänä.

23.8.2018

Lisätietoja: Volvo Car Finland

Tiedotusjohtaja Thomas Hallbäck, thomas.hallback@volvocars.com, puh. 09-5044 5325

Korkearesoluutioisia kuvia, videoita: www.media.volvocars.com

www.volvocars.fi

www.volvooceanrace.com

Volvo Car Group vuonna 2017

Tilivuonna 2017 Volvo Car Group saavutti liikevoitoksi 1 421,6 miljoonaa euroa (1 113,5 miljoonaa euroa vuonna 2016). Tuotot jakson aikana olivat yhteensä 21,3 miljardia euroa (18,3 miljardia euroa). Vuoden 2017 myynti käsitti ennätyselliset 571 577 autoa, mikä merkitsi 7,0 prosentin kasvua vuoteen 2016 verrattuna. Ennätysmyynti ja liikevoitto antavat Volvo Car Groupille eväät jatkaa toiminnan kehittämiseen tehtäviä investointeja.

Tietoja Volvo Car Groupista

Volvo on toiminut vuodesta 1927 lähtien. Nykypäivänä Volvo on yksi maailman tunnetuimmista ja arvostetuimmista autonvalmistajista. Yhtiön myynti oli vuonna 2017 yhteensä 571 577 autoa noin 100 maassa. Volvo on ollut kiinalaisen Zhejiang Geely Holdingin (Geely Holding) omistuksessa vuodesta 2010 lähtien. Se oli osa ruotsalaista Volvo Groupia ennen kuin amerikkalainen Ford Motor Company osti sen vuonna 1999. Geely Holding osti Volvon vuonna 2010.

Volvolla oli vuonna 2017 keskimäärin noin 38 000 kokopäiväistä työntekijää. Volvon pääkonttori sekä tuotekehitys-, markkinointi- ja hallintotoiminnot sijaitsevat pääasiassa Göteborgissa, Ruotsissa. Volvon Kiinan pääkonttori sijaitsee Shanghaissa. Yhtiön päätuotantolaitokset sijaitsevat Göteborgissa (Ruotsi), Gentissä (Belgia) sekä Chengdussa ja Daqingissa (Kiina), ja moottorit valmistetaan Skövdessä (Ruotsi) ja Zhangjiakoussa (Kiina) ja korikomponentit Olofströmissä (Ruotsi)

