

## Persberichten

Aug 23, 2018 | ID: 236356

# Volvo 164 – het prestigieuze model uit de jaren 60 wordt 50

Terwijl andere delen van de wereld in 1968 in rep en roer stonden, was een revolutie wel het laatste waar de mensen bij Volvo in het Zweedse Göteborg aan dachten. Zij waren namelijk druk bezig met de lancering van het nieuwe prestigemodel, de 164.



Het idee om een exclusiever model te ontwerpen dat net iets groter was, bestond eigenlijk al lang. Er waren eind jaren 50 plannen om een grote, luxueuze Volvo met V8-motor en een krachtige, verticale grille uit te brengen. Dat project belandde in 1960 echter in de vuilnisbak, toen uit een peiling bleek dat compacte wagens de toekomst waren, vooral in de VS.

Maar bij de lancering van de 140-reeks in 1966 ontstond het idee om een zescilinderlijnmotor te combineren met de 140. Daardoor zou Volvo de auto kunnen bouwen die mensen volgens hen absoluut nodig hadden: een compacte wagen die ook prestige uitstraalt.

Chief Designer Jan Wilsgaard behield het chassis van de 140-reeks en gebruikte de voorkant van het 358-project uit de jaren 50. Het Iron Mark-logo kreeg opnieuw een prominente plaats op de diagonaal, zoals bij de eerste Volvo in 1927 – en zoals we bij de huidige modellen ook zien.

Het chassis van de 140 werd vooraan ook 10 cm langer. Die ruimte was nodig om plaats te bieden voor de nieuwe zescilinderlijnmotor van 3 liter. Die werd B30 gedoopt en kon dankzij de dubbele Zenith-Stromberg-carburators 145 pk leveren.

In het persbericht uit augustus 1968 werd trots aangekondigd dat de Duitse ZF-versnellingsbak 'op

afstand bediend' kon worden, wat betekende dat de relatief korte versnellingspook op de transmissietunnel naast de voorstoelen zat.

Het interieur was veel luxueuzer dan bij de 140-reeks: de wagen had dikke wollen zetelbekleding en stoffen vloermatten en de achterbank was ontworpen voor twee personen, met een neerklapbare armsteun in het midden.

Na het eerste productiejaar werd de 164 standaard uitgerust met leren bekleding, geïntegreerde halogeenhulplampen en hoofdsteunen. In de VS werd de wagen natuurlijk aangeboden met elektrische ramen, een elektrisch zonnedak, airconditioning en verduisterde ruiten.

Het Amerikaanse tijdschrift Car and Driver testte de Volvo 164 en wijdde in het nummer van juli 1969 een artikel aan het soort mensen dat zich de nieuwe Volvo zou aanschaffen.

"Volvo willen kopers uit de toonzalen van Buick, Oldsmobile en Mercedes lokken, en het lukt hen nog ook. De nieuwe klanten van Volvo zijn professionals zoals dokters, advocaten, tandartsen: mensen die zich iets speciaals kunnen veroorloven."

Een Amerikaanse advertentie voor de 164 ging verder op hetzelfde elan: "De luxewagen die toont dat je meer hebt dan geld."

De Volvo 164 werd voortdurend bijgeschaafd. Zo werd hij bijvoorbeeld vanaf modeljaar 1972 uitgerust met elektronische brandstofinjectie.

Het laatste model rolde in 1975 van de band en alle wagens van dat jaar werden naar de VS verscheept. Tegen die tijd was zijn opvolger, de 264, al volop in productie.

5 minder bekende weetjes over de Volvo 164:

1. Er werd slechts één Volvo 164 omgevormd tot ziekenwagen. De Special Vehicles-afdeling liet daarvoor een prototype bouwen dat veel hoger was en een grotere wielbasis had. Hoewel er dus slechts één wagen van was geproduceerd, werd dit wel de voorloper van de ziekenwagens die later op basis van de Volvo 265 werden gemaakt.
2. In 1974 verhuisde de productie van de Volvo 164 naar Kalmar (Zweden). De methodes die ze daar in de nieuwe Volvo-fabriek gebruikten waren erg modern voor die tijd. De wagens werden voortbewogen op karretjes op batterijen, langs lussen in de vloer. Verschillende teams assembleerden de wagens. De werknemers konden om de beurt de supervisie op zich nemen en de diverse productietaken konden afgewisseld worden.
3. Het prototype voor de in Italië gebouwde Volvo 262C luxecoupé is gebaseerd op de 164. Carrosseriebouwer Coggiola maakte er een tweedeurscoupé van die er ongeveer hetzelfde uitzag als het productiemodel. Het grote verschil was dat het prototype de 164-voorkant behield.
4. De B30-zescilindermotor van de Volvo 164 werd ook gebruikt voor enkele militaire terreinvoertuigen van Volvo. Er werd ook een versie van de B30-motor voor de scheepvaart geproduceerd door Volvo Penta, met drie carburators.
5. Op het autosalon van Genève in 1970 pronkte de Italiaanse carrosseriebouwer Zagato met de 3000 GTZ-sportcoupé. Die wagen beschikte over de B30-motor en was gebaseerd op de mechaniek van de 164. Het gerucht gaat dat het enige gebouwde prototype nog steeds bestaat.

## Keywords:

164, Press Releases, 1968, Product News

---

De beschrijving en de feiten vermeld in het persmateriaal hebben betrekking op het internationale aanbod van auto's van Volvo Cars. De apparatuur kan optioneel zijn. Specificaties kunnen per land verschillen en onderhevig zijn aan verandering zonder kennisgeving.

## Media contacten

### **Wout De Vuyst**

Public Relations Specialist  
wout.de.vuyst@volvocars.com

## Relevante foto's



[Meer Afbeeldingen >](#)

[media.volvocars.com >](https://media.volvocars.com)

[volvocars.com >](https://volvocars.com)

Auteursrecht © 2025 Volvo Car Corporation (of haar filialen of vergunninggevers).