

Comunicati stampa

Jul 02, 2008 | ID: 15889

40 anni fa Volvo annunciava l'arrivo della sua vettura più grande - la Volvo 164

40 anni fa Volvo annunciava l'arrivo della sua vettura più grande - la Volvo 164

Dopo più di dieci anni senza un modello a sei cilindri da proporre ai propri clienti, nell'agosto del 1968 venne il momento per Volvo di rendere nota la gamma di modelli per l'anno successivo, che comprendeva una nuova auto di grosse dimensioni destinata a quei segmenti più orientati al prestigio e al lusso. Il modello fu chiamato Volvo 164, con la cifra "6" al centro per indicare che, a differenza delle auto della Serie 140, questo modello era dotato di un motore a sei cilindri.

Classe, eleganza e comfort

"La Volvo 164 - una vettura di tecnologia avanzata con caratteristiche che includono un motore a sei cilindri in linea, interni eleganti e confortevoli e una serie di caratteristiche che pongono fermamente questo modello tra le "grandi" della storia dell'auto e che significano per Volvo l'ingresso in una nuova fascia di mercato. La 164 è una vettura esclusiva e nuovissima che va a integrare in modo naturale e deciso i modelli Volvo Amazon (P120) e Volvo 142/144, e rappresenta altresì un ampliamento della gamma Volvo attraente e di successo".

È così che venne descritta la nuova auto in un comunicato informativo interno a metà agosto del 1968, poco prima del lancio. Il testo venne scritto quasi come un comunicato stampa ed è così invitante che è quasi impossibile non citarlo.

Il potente motore a sei cilindri in linea

L'interruzione della produzione della PV830 nel 1957 segnò anche la fine dei motori a sei cilindri nel programma auto di Volvo. I motori B16, B18 e B20 con tipologie e rendimenti diversi fornirono la potenza necessaria per l'intera gamma auto tra il 1957 e il 1968. Molti tuttavia ricordavano con nostalgia i grandi, potenti e silenziosi motori a sei cilindri, praticamente indistruttibili, e le comode e spaziose auto nelle quali venivano montati. Per questo motivo poco dopo lo stop alla produzione della PV830, si diede inizio a un nuovo progetto: il progetto 358, il cui scopo era quello di sviluppare una nuova vettura più moderna che fosse dotata di motore V8, motore che venne installato nel prototipo Philip nonché nel camioncino Volvo "Snabbe" (Speedy), col nome di B36.

I progetti per l'introduzione del V8 furono presto abbandonati e fu invece presa la decisione di introdurre un sei cilindri in linea con cilindrata di 2,7 litri e la possibilità di espansione a 3 litri. Il progetto di un motore in genere è legato a tempi di gestazione lunghi, ma quando il motore B30 (3 litri) fu finalmente presentato, Volvo orgogliosamente scrisse:

"I tecnici Volvo lavorano sempre mantenendo uno sguardo al futuro e dietro ai nostri motori ci sono migliaia di ore di progettazione e di prove, la preziosa esperienza derivante dai precedenti motori Volvo, nonché l'utilizzo delle ultimissime innovazioni nella tecnologia dei motori. Il motore B30 è stato costruito seguendo gli stessi principi del già rinomato motore B18, e possiede tutte le caratteristiche e i vantaggi tecnici che hanno reso quel motore famoso in tutto il mondo per la sua affidabilità e durata".

Ed è proprio così che andarono le cose. Il sei cilindri in linea è una architettura ideale: un motore perfettamente bilanciato, con una struttura altamente efficiente caratterizzata da un lato freddo e uno caldo, silenzioso e con un'ottima tenuta di marcia. Se pensiamo alla combinazione di coppia, tenuta di marcia e la capacità di tenere agevolmente la velocità sul lungo tragitto, sono davvero pochi i motori che possono competere con il sei cilindri in linea.

La prima al via con il controllo dei gas di scarico

IL B30 aveva le stesse dimensioni interne del B20: 88,9 x 80 mm rispettivamente per alesaggio e corsa. In altri termini si trattava di un tipo di motore modulare *ante litteram*, un approccio che fu ulteriormente accentuato grazie a valvole, pistoni e bielle intercambiabili nei motori B18, B20 e B30.

La potenza erogata, la coppia e il carattere stesso del motore B30 erano alla pari degli altri motori a sei cilindri in linea da 3 litri, tuttavia c'era un aspetto in cui Volvo superava la concorrenza:

"Con i motori per auto del 1969 Volvo ancora una volta irrompe pionieristicamente nel mondo dell'automobile montando come standard il filtraggio dei gas di scarico. Il principio è semplice: grazie a una serie di interventi sul lato carburatore e sul sistema d'immissione si ottiene come risultato una combustione più completa anche a basso regime di giri rispetto ad altri motori analoghi".

Questi speciali interventi comprendevano il controllo termostatico del carburatore, che manteneva la miscela del carburante a temperatura costante indipendentemente dalle condizioni ambientali, e una valvola supplementare nel collettore d'aspirazione che induceva un marcato moto vorticoso e portava la miscela a una prevaporizzazione. Il risultato era gas di scarico con un basso livello sia di monossido di carbonio sia di idrocarburi. A elevato regime di giri le valvole erano aperte e la miscela poteva passare direttamente nel motore senza prevaporizzazione dato che la combustione era già abbastanza efficiente.

La 164 era disponibile fin dall'inizio con la possibilità di scegliere fra tre alternative per la trasmissione: 4 marce manuali o 4 marce overdrive, e 3 marce automatiche. Il cambio manuale aveva una leva relativamente corta montata sul pianale tra i sedili anteriori, ma la 164 poteva anche essere prodotta con i sedili anteriori uniti e con cambio al volante. Le auto con trasmissione automatica venivano prodotte solo con selettore di marcia al volante.

Il ritorno della calandra con la barra diagonale

La Volvo 164 aveva un passo di 270 cm, 10 cm in più rispetto agli altri modelli della gamma, aumentando la capienza per il lungo motore e aggiungendo anche più spazio per le gambe nella parte anteriore.

Per il resto le linee della 164 erano per lo più le stesse della 144, con una sola marcata differenza: la griglia frontale e il cofano. Il fatto che la calandra fosse verticale e di forma quasi quadrata, chiaro accenno ad altri produttori di auto di lusso, stranamente non venne neppure menzionato nel materiale pubblicitario. Né venne menzionato il fatto che il marchio metallico sulla diagonale ricomparisse sulla griglia frontale della Volvo dopo più di 20 anni.

Il motore Volvo più potente mai prodotto

La bella tappezzeria in lana dei sedili e degli interni creava un'atmosfera esclusiva, ma purtroppo non era particolarmente duratura. Gli interni in pelle divennero di serie dopo solo un anno, con la possibilità di scegliere il velluto come optional. Come il resto della gamma Volvo, la 164 subì una serie di modifiche tecniche e di ordine estetico nel corso della sua rapida evoluzione. Ciò che probabilmente fu più significativo per questo modello fu l'introduzione in autunno nel 1971 della 164E con motore a iniezione: il B30 con i suoi 175 CV era a quel tempo il motore per auto più potente mai prodotto per una Volvo.

Il motore B30 trovò una collocazione anche in un altro paio di automobili. Da un lato fu il motore della 3000 GTZ, magnificamente effigiata da Zagato, ma dall'altro venne anche utilizzato nella produzione di serie dell'auto sportiva della britannica Marcos nella versione da 3 litri, proposta altresì con motore Volvo B18.

Nell'autunno 1974 la Volvo 164 venne sostituita da un modello appena sviluppato che venne logicamente chiamato Volvo 264. La vettura era dotata di motore PRV V6 che rimase presente in diverse delle ammiraglie Volvo fino all'autunno 1990, quando un nuovissimo sei cilindri in linea, prodotto completamente in alluminio, venne nuovamente utilizzato come motore del modello di punta Volvo: la 960.

Un auto di lusso per 25.000 corone svedesi

Un raffronto sui prezzi del 1970 rivela i costi dei vari modelli su strada Volvo venduti in Svezia:

La 164 nella sua versione più economica con cambio manuale a 4 marce costava allora 25.300 SEK mentre la 164 più costosa con cambio automatico e tettuccio apribile costava 27.150. Nello stesso anno la Volvo Amazon costava circa 17.500 SEK a seconda della versione.

Possibile anche qualche raffronto con prezzi della concorrenza del momento: la BMW 2000 TI costava 26.950 SEK; la Citroën DS20 25.250 SEK; la Mercedes-Benz 200 25.950 SEK; la Mercedes-Benz 220 26.950 SEK; la Ford Mustang HT (6 cilindri / 3 marce) 26.150 SEK; l'Opel Commodore GS 24.200 SEK; la Plymouth Valiant 27.555 SEK; e la Rover 3500 V8 26.900 SEK.

La capostipite delle grandi berline Volvo di oggi

"La Volvo 164 accrescerà ulteriormente la già ottima fama di Volvo come produttore di automobili di elevata qualità, non ultimo consentendo di puntare sempre più alla fascia alta di mercato verso nuove tipologie di acquirenti".

Termini come "segmento di mercato" e "nicchia" non erano ancora stati conosciuti, ma in realtà era proprio di questi che si trattava. E tali parole in retrospettiva hanno in effetti un proprio fondamento dato che quell'auto spianò la strada alla sua erede: la 260 che a sua volta aprì la via all'enorme successo della 760, vettura che di fatto fece entrare Volvo a pieno titolo tra i maggiori produttori di auto di elevata qualità che univano un grande prestigio ad altissime prestazioni. La 164 gettò la base per i modelli che negli anni successivi costituirono le grandi e moderne Volvo a sei cilindri, oggi rappresentate al meglio da Volvo S80.

Keywords:

164, Press Releases, 1968, Product News

I fatti e le descrizioni contenuti in questo materiale per la stampa si riferiscono alla gamma internazionale di autovetture prodotte da Volvo Cars. Le caratteristiche descritte possono essere optional. I prodotti Volvo in vendita sul mercato italiano possono variare in termini di specifiche e allestimenti rispetto a quanto illustrato sul sito.

Immagini correlate



[Altre Immagini >](#)

media.volvocars.com >

volvocars.com >

Copyright © 2025 Volvo Car Corporation (or its affiliates or licensors).