

Pressmeddelanden

Jul 02, 2008 | ID: 15889

1968 års stora personvagnsnyhet från Volvo fyller 40 år - Volvo 164

Efter mer än tio år utan sexcylindriga modeller i sortimentet, var det i augusti 1968 dags för Volvo att som 1969 års modell presentera en ny större vagn för de mer prestige- och lyxbetonade segmenten. Modellnamnet var 164 där sexan i mitten antydde att bilen till skillnad från bilarna i 140-serien hade sexcylindrig motor.

Stilren, elegant och komfortabel

"Volvo 164 - en stilren och påkostad vagn med bl a en ny rak sexa, elegant och komfortabel inredning samt många andra egenskaper, vilka definitivt gör vagnen till en av 'de stora' i en för Volvo ny prisklass. 164 är en helt ny exklusiv bil som på ett naturligt och marknadsmässigt sätt kompletterar Volvo Amazon och Volvio 142/144 som en slagkraftig och attraktiv breddning av Volvos modellprogram."

Så beskrevs den nya bilen i ett företagsinternt informationsmaterial strax före lanseringen i mitten av augusti 1968. Materialet var skrivet nästan som en pressrelease och det är därför både enkelt och frestande att saxa valda delar ur det.

Den härliga raka sexan

Efter att Volvo lagt ner tillverkningen av PV830 1957, var det också slut med sexcylindriga motorer i personvagnsprogrammet. B16-, B18- och B20-motorerna av olika typer och i olika effektutföranden kom att motorisera hela bilprogrammet mellan 1957 och 1968. Med saknad mindes många de stora starka viskande Volvo-sexorna som i princip var outslitliga liksom de bekväma rymliga bilarna som de satt i. Därför startade redan kort efter nedläggningen ett projekt, kallat 358, som hade till syfte att på sikt skaffa fram en modernare ersättare, utrustad med den V8-motor som visats i prototypbilen Philip och under namnet B36 funnit vägen till den lätta lastbilen Volvo Snabbe.

Ganska snart övergavs V8-planerna och beslut togs istället om en rak sexcylindrig motor på 2,7 liter med potential att växa till jämna 3 liter. Några korta ledtider handlade det aldrig om i motorprojektet, men när B30-motorn (3 liter) till slut presenterades kunde Volvo stolt konstatera: "Volvo-teknikerna arbetar alltid med framtiden och bakom den nya motorn ligger tusentals konstruktions- och provningstimmar, goda erfarenheter av tidigare Volvo-motorer och utnyttjande av motorteknikens senaste landvinningar. B30-motorn är uppbyggd efter samma grundprinciper som den tidigare så välkända och berömda B18-motorn och den har alla de konstruktions fördelar och finesser som givit den monre motorn världsrykte för driftsäkerhet och slitstyrka."

Och visst var det rätt. Den raka sexcylindriga motorn är en idealisk motorlösning - fullt utbalanserad som den är och i grunden en mycket effektiv konstruktion med en kall och en varm sida; smidig och tyst. När det gäller kombinationen av mjukhet, vridmoment och förmåga att köras i höga farter länge utan ansträngning, finns det få andra motortyper som matchar den raka sexan.

Först med avgasrening

B30:ans mått var desamma som B20-motorns; 88,9 x 80 mm för cylinderdiameter respektive slaglängd. Ett slags modulmotor med andra ord redan på den tiden, något som ytterligare accentuerades av utbyttbarhet av bl a ventiler, kolvar och vevstakar mellan B18-, B20- och B30-

motorerna.

Effekt, vridmoment och karaktär hos B30 motsvarade ungefär vad branschens övriga 3-literssexor erbjöd, men på ett område var Volvo först:

"Med 1969 års personvagnsmotorer gör Volvo återigen en pionjärinsats i bilvärlden - avgasrening införs som standard. Principen är enkel: Man åstadkommer genom speciella åtgärder på förgasarsidan och insugningssystemet en fullständigare förbränning (vid lågvarv) än som är vanligt på motsvarande motortyper."

De speciella åtgärderna var bl a termostatreglering av förgasarna som höll bränsleblandningen konstant oberoende av yttre temperatur samt extraspjäll i insugningsrören som under kraftig virvelbildning ledde blandningen till förångning. Resultatet var avgaser med låga halter av både koloxid och kolväten. Vid körning på högre varv stod spjällen öppna och blandningen kunde passera direkt in i motorn utan förångning eftersom förbränningen då är tillräcklig ändå.

164:an erbjöds från start med tre olika transmissionsalternativ: Manuell 4-växlad eller 4-växlad med överväxel samt trestegad automat. De manuella lådorna hade en relativt kort golvväxelspak mellan framstolarna men 164 kunde på beställning även fås med helt framsäte och rattväxelspak. För bilar med automatlåda fanns endast rattväljarspak att tillgå.

Ordensbandet gör comeback

Volvo 164 rullade på 270 cm hjulbas, 10 cm mer än övriga modellsyskon vilket gav plats för den långa motorn och som även märktes i baksätet. I övrigt var 164:ans karossform i princip densamma som 144:ans med ett markant undantag: fronten med motorhuv. Att grillen blivit stående och i det

närmaste kvadratisk - lite lyxbilsbetonad med inspiration från Crewe och Stuttgart - nämns märkligt nog inte i informationsmaterialet. Det gör inte heller det faktum att järnmärket fasthållet av det diagonala sk ordensbandet gör comeback i fronten på en Volvo-bil efter mer än 20 års frånvaro.

Starkaste Volvo-motorn dittills

Sätenas och dörrsidornas behagliga ylletyg gjorde ett exklusivt intryck men höll tyvärr inte i längden. Läderklädsel blev redan efter något år standard och med ett plyschtrikåtyg som tillvalsmöjlighet. I likhet med övriga Volvo-modeller genomgick också 164:an en rad tekniska och utseendemässiga förändringar i takt med utvecklingen. Det som kanske betydde mest för bilen var introduktionen på hösten 1971 av 164E med bränsleinsprutning ; B30E som med sina 175 hk SAE var den effektstarkaste bilmotorn dittills från Volvo.

B30-motorn kom faktiskt att även hamna i ett par andra bilar. Dels förekom den i Zagatos vackra designstudie 3000 GTZ men också seriemässigt i brittiska sportvagnen Marcos 3 litre, som också erbjöds i 1800-utförande med Volvo B18-motor.

Hösten 1974 ersattes Volvo 164 av den nyutvecklade och logiska fortsättningen Volvo 264 med sin PRV-utvecklade V6-motor som kom att hänga i ända till hösten 1990 då den raka sexan - nyutvecklad och helt i aluminium - återigen återfanns i Volvos toppmodell 960.

Lyxbil för 25.000

Som kuriositet kan göras en prisjämförelse från 1970 som då ger följande svenska priser "på gatan":

Billigaste 164-varianten med manuell 4-vxl låda kostade SEK 25.300 medan den dyraste 164-varianten med automatlåda och soltak SEK 27.150. Samma år kostade en Volvo Amazon ca SEK 17.500 beroende på utrustning.

Priserna kan även jämföras med ett axplock av den tidens konkurrenter: BMW 2000 TI SEK 26.950; Citroën DS20 SEK 25.250; M-B 200 SEK 25.950; M-B 220 SEK 26.950; Ford Mustang HT (6-cyl/3-vxl) SEK 26.150; Opel Commodore GS SEK 24.200; Plymouth Valiant SEK 27.555; Rover 3500 V8 SEK 26.900.

Grunden för dagens Volvo stora sedan

"Volvo 164 kommer att accentuera Volvos goda namn som tillverkare av kvalitetsbilar bl a genom den allt större spridningen uppåt (socialt och inkomstmässigt) till nya köpkategorier."

Ord som marknadssegment och nischning var ännu inte uppfunna med det handlade om precis det. Och det var sanna ord för bilen banade mark för efterföljaren 260 som i sin tur bäddade för 760-succén som verkligen satte Volvo på kartan som tillverkare av högklassiga kvalitetsbilar med både prestige och prestanda. Med 164 lades grundstenen för de bilar som under åren utvecklats till de moderna större sexcylindriga Volvo-modellerna och som idag representeras av främst Volvo S80.

För mer information om Volvos klassiska bilmodeller gå till <https://www.media.volvocars.com/> eller <http://www.volvocars.com.heritage/>.

Sökord:

164, Press Releases, 1968, Product News

Beskrivningar och fakta i detta pressmaterial avser Volvo Car Sverige AB:s nationella modellurval. Den utrustning som anges kan vara extrautrustning. Fordonsspecifikationerna kan skilja sig åt mellan olika länder och kan ändras utan föregående varning.

Relaterade bilder



Fler Bilder >

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

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

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