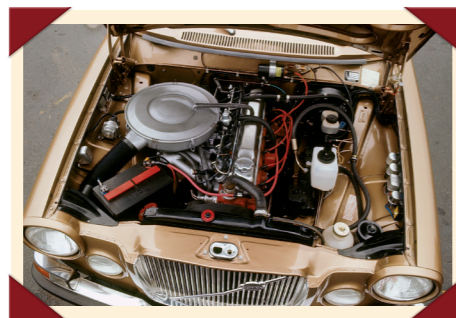


Een nieuw vlaggenschip

Na de oorlog was de tijd van grote, op individuele basis gebouwde sedans met benzineslurpende achtcilinders definitief voorbij. Volvo had sindsdien dan ook geen echt topmodel meer in zijn aanbod, terwijl veel andere Europese fabrikanten hun klanten wel snelle luxeversies van hun grote modellen boden. Bij de ontwikkeling van de 140-serie was het daarom van meet af aan de bedoeling dat er ook een luxueuze zescilinder versie zou komen om het Volvo-gamma aan de bovenkant te completeren. Drie jaar na de introductie van de 144 werd dit nieuwe vlaggenschip als 164 op de markt gebracht.

Zes cilinders

De zescilinder lijnmotor van de 164 was ontwikkeld op basis van de B20-viercilinder waarmee de rest van het Volvo-aanbod was uitgerust. Met de toevoeging van twee extra cilinders kwam de cilinderinhoud op 2978 cm³, wat goed was voor een vermogen van 130 pk.



De motorruimte moest worden vergroot om plaats te bieden aan de zescilinder lijnmotor.

CERTIFICAAT VAN ECHTHEID

Volvo 164

Dit certificaat van echtheid garandeert dat de door Editions Atlas gefabriceerde Volvo 164 een exacte kopie in de schaal 1:43 is van de auto die op de markt verscheen in 1969.

8 506 308

© MMXIII Editions Atlas, Encyclopedie Iyer system. Not to be sold separately. Printed in EU. Photos © Volvo car Corporation CS 507 308



Volvo 164



Een tien jaar oud prototype

In 1958 was de oorspronkelijk als taxi en dienstauto ontworpen PV800 na twintig jaar trouwe dienst hoognodig aan vervanging toe. De ontwerpafdeling kreeg opdracht met een voorstel te komen voor een opvolger die niet alleen de taximarkt zou bedienen, maar ook verkocht kon worden als exclusief luxemodel voor een veeleisende clientèle. Tegen die achtergrond was het de bedoeling de auto uit te rusten met de V8-motor uit de eerder verschenen conceptauto 'Philip'.

Chef design Jan Wilsgaard maakte verschillende tekeningen voor het project dat intern code 538 kreeg. Samen met zijn team bouwde hij een maquette die veel trekken vertoonde van de latere 164. Na een zorgvuldig marktonderzoek in Europa en de Verenigde Staten werd het project echter stopgezet omdat de investeringen niet leken op te wegen tegen de verwachte verkoopresultaten.

Concurrerend geprijsd

Toen de ontwerpafdeling jaren later de opdracht kreeg om een nieuw luxemodel op basis van de 144 te ontwikkelen, werden de studies voor project 538 weer uit de archiefladen opgediept en afgestoft. Zo kon aanzienlijk worden bespaard op de ontwikkelingskosten. Door daarnaast optimaal gebruik te maken van schaalvoordelen kon Volvo de 164 voor een relatief gunstige prijs ten opzichte van zijn concurrenten in het luxesegment positioneren. Vergelijken met bijvoorbeeld de Mercedes 250 uit dezelfde tijd was de auto minder duur, terwijl hij een vergelijkbaar prestatie- en luxeniveau bood.



De zowel beschaafde als stijlvolle Volvo 164 straalde ontegenzeggelijk klasse uit.

Beproefde techniek

De B30-zescilinder van de 164 was gebaseerd op Volvo's beproefde B20-viercilinder waarvan veel elementen rechtstreeks waren overgenomen. In verband met het toegenomen vermogen was de transmissie versterkt en aanvankelijk werd als optie ook een drietrapsautomaat aangeboden. Eveneens optioneel was stuurbechrachting, waarmee de auto vanaf 1970 standaard werd uitgerust.



Trots poseren de fabrieksarbeiders en de directie bij de eerste in serie geproduceerde Volvo 164 in 1968.

Klassiek maar niet gedateerd



Een 164 aan het einde van de assemblagelijin in de fabriek in Torslanda.

Vanaf het begin had de 164 een zeer complete uitrusting, zijn status als vlaggenschip waardig. Zo was hij, afhankelijk van de markt standaard of optioneel, uitgerust met elektrisch bedienbare portierruit, een schuifdak, leren stoelbekleding, een dashboard met houtmotief, een stereo-installatie, leeslampjes en airconditioning. In 1971 kreeg de 164 in navolging van de 144 verstevigingsbalken in de portieren en een nieuw dashboard. Als 164E was hij vanaf 1972 ook leverbaar met elektronische injectie, wat niet alleen voor meer vermogen, maar ook voor een lager benzineverbruik zorgde. In 1974 kreeg de auto ter verhoging van de veiligheid dikke en sterkere bumpers.



Het interieur was luxueus afgewerkt: hier de laatste versie met leren bekleding.

Alleen als sedan

Hoewel veel klanten erom vroegen en sommige importeurs zelf sedans lieten ombouwen, heeft Volvo nooit een stationwagon van de 164 uitgebracht. Pas met de komst van de 265 kregen klanten de mogelijkheid te kiezen voor een zescilinder estate.



Met een knipoog naar een soortgelijke stunt waarbij zeven 144's op elkaar werden gestapeld, liet Volvo de 740 bij diens introductie zijn voorgangers dragen.

De laatste zescilinder lijnmotor

In 1971 sloot Volvo een overeenkomst met Renault en Peugeot voor de gezamenlijke ontwikkeling van een nieuwe zescilinder V-motor. Deze zogenaamde PRV-motor was bedoeld voor de topmodellen van de verschillende bij het project betrokken merken.

Toen de 164 in 1975 uit productie werd genomen, betekende dat ook het einde voor Volvo's eigen zescilinder lijnmotor: de nieuwe 264 op basis van de een jaar eerder geïntroduceerde 244/245 kreeg de nieuwe V6 onder de motorkap.

Volvo 164 in detail



Ter onderscheid van de 144 was het interieur zeer luxe uitgevoerd.

De dikke bumpers verschenen in 1973 om te voldoen aan de Amerikaanse veiligheidsnormen.

De neus werd verlengd om plaats te bieden aan de zescilinder lijnmotor.

Zoals alle Volvo's tot eind jaren 1980 had de 164 achterwielaandrijving.

De geprotonceerde stapborden en grote verchromde grille gaven het front een klassieke uitstraling.

Onder de voorruit is het lengteverschil met de 144 het duidelijkst te zien.

TECHNISCHE GEGEVENS

VOLVO 164

Motor

Type	Zescilinder lijnmotor
Plaatsing	In lengterichting, voorin
Brandstof	Benzine
Cilinderinhoud	2978 cm ³
Boring x slag	88,9 x 80 mm
Compressie	9,2:1
Klepbediening	Onderliggende nokkenas met kopkleppen
Brandstofvoorziening	Twee vlakstroomcarburateurs
Vermogen	130 pk (97 kW) bij 5000 t/min

Transmissie

Aandrijving	Op achterwielen
Versnellingsbak	Handgeschakeld, vier versnellingen (drietrapsautomaat als optie)

Carrosserievarianten

Vierdeurs sedan

Chassis

Stuurinrichting	Worm-en-rol
Voorwielophanging	Onafhankelijk, schroefveren
Achterwielophanging	Starre as, schroefveren
Remmen voor	Schijven
Remmen achter	Schijven
Banden voor	165 S15
Banden achter	165 S15

Afmetingen

Lengte	4715 mm
Breedte	1735 mm
Hoogte	1440 mm
Wielbasis	2700 mm
Spoorbreedte voor	1350 mm
Spoorbreedte achter	1350 mm
Gewicht	1360 kg
Inhoud brandstoftank	58 liter

Prestaties

Topsnelheid	180 km/h
Specifiek vermogen	43,7 pk/liter
0-100 km/h	11,6 sec.

Productieaantal 153.179