

**TM****KOEAJAA**

## **Volvo 164 E Automatic:**

# **RUOTSALAINEN**

■ ■ SUOMEN markkinoilla esiintyvien viidelle hengelle rekisteröitävien autojen hinnat vaihtelevat tilastojen mukaan alle 10 000 markasta tuonne 200 000 markan tienoille. Tapa, millä tuo rekisteriotteen edellyttämä suurin matkustajamäärä siirretään paikasta toiseen on täsmälleen samassa suhteessa eroava — ainakin sikäli kuin me olemme hintatasomme puitteissa tottuneet ajattelemaan.

Volvo 164 — göteborgilais-tehtaan lippulaiva — asettuu tässä hintaluokassa keskivaiheille eli n. 50 000 markan paikkeille varustelusta ja lisälaitteista riippuen.

Tällaisessa hintaluokassa autonsuunnittelijalla on jo hieman

**52 000 markan koeajoauto on juuri sellainen, johon kompastuu kerran vuodessa. Ja koska hinta on mikä on, ei siihen oikein voi suhtautuakaan samalla vakavuudella kuin johonkin hieman realistisemmin tavoiteltavissa olevaan autoon. Siinä pääsy tämän testikertomuksen kevyehköön sävyyn ja vain neljän sivun pituuteen.**

helpommat hommat kuin esimerkiksi meillä kymppitonin huiteissa maksavia autoja kaa-vailtaessa. Tietenkin lopputulos myös tällaisella kalliilla autolla on eräänlainen kompromissi, josta aikaisemminkin olen jutellut, mutta nerokkuus on paljon helpompaa silloin, kun sen toteutukseen on varaa.

Volvo 164 on suunniteltu edustusautoksi tai sopivaa ominaisuustasoa edustavan perheen perheautoksi, miten vain haluatté. Että ainakin muutamia juuri tämäntyyppisiä asiakkaita on tavoitettukin, totesin koeajon aikana nähdessäni samantyyppisten autojen ratissa tai takamatkustajana eturivin poliitikoja ja rahamaailman edustajia.

### **Normaalivolvon reteempi muunnos**

Että 164 on sukua niille lähempänä suurta kansaa oleville 140-sarjan autoille, käy ilmi jo ulkonäössä. Äkkiä vilkaisten 164 ei edes näytä kovin paljoa suuremmaltakaan. Ja kun juttuun perehtyy, ei se kokoero todellakaan mitään häkellyttävää luokkaa ole. Sivuttaisväljyyttä on enemmän ja takana on enemmän sohvamaiset istuimet — luonnollisesti nahkaverhoiluna. Nahan liukkauden ja sen seurauksena heikon sivuttaistuen johdosta olisin silti taipuvainen valitsemaan kangasverhoilun.

Reteys eli siis se erinomaisuus tulee esiin juuri varus-



#### KIITÄMME:

- Korkealuokkaista ajomukavuutta
- Reillua suorituskykyä
- Hyvää viimeistelyä ja työnlaatua

#### MOITTIMME:

- Korkeahkoa polttoaineenkulutusta
- Hintaa kuljetuskykyyn nähden
- Nahkaverhoilun liukkautta

# RIKKAAANRATAS



VAIKKA sivukuva muistuttaakin pienempiä Volvoja, näkyy ero sitäkin selvempänä keulan puolelta. Nelikulmainen säleikkö on uudessa vuosimallissa leventynyt ja kaikissa valonheittimissä on H4 lamput. Rengaskoko on kasvanut 175 HR 15:een.

telussa: nahkaverhoilun lisäksi osuvat heti silmään vakiona olevat upotetut sumuvalot, täydellisempi mittaristo, vipujen sijasta nappuloilla ohjattavat lämmönsäätimet, kalliimman näköiset oviverhoilut ja isokoiset istuimet. Ohjauspyörä on sama Volvon turvallisuusmallinen kuin pikkuveljessäkin — mahtavine keskipehmyksineen. Viiksestä toimivat pyyhkijä / pesijä, turvavöitten varoitussvalo, kolminopeuksinen puhallin ja erittäin tehokas ja monipuolinen tuuletus / lämmityslaitteisto ovat samat kuin 140-sarjassakin.

Testiautomme — Ruotsista lainattu — on lisäksi varustettu lisälaitteisiin kuuluvalla ilmas-

tointilaitteistolla, joka ainutlaatuisen kuumana kuluneena kesänä olisi ollut muutakin kuin turhaa diivailua varten. Ja voin hyvin kuvitella, miten kuumana kesäpäivänä viralliseen tilaisuuteen tummassa puvussa ja kova-kaulusisessa paidassa matkava poliitikko saattaisi tehdä paljon älykkäämpiä päätöksiä, jos voisi matkustaa viileässä ilmastoidussa ylellisyydessä kokouspaikalle!

#### Ero löytyy konepuolelta

Niin kuin lukijat varmaan tarkoin tietävät, on 164:ssä moottorina 140-sarjan 4-pyttyisen pidennetty versio: kuusisylinterinen B 30-kone, jon-

SIINÄ missä 140-Volvoissa hoidellaan lämmityslaitetta vivulla, on 164:ssä nappulasäätimet, tässä versiossa lisäksi ilmastointilaitte. Turvavöiden käytöstä muistuttaa kojetaulussa palava valo, Ruotsissa lisäksi paha summerääni. Raitis- ja lämmitysilmasuuttimia on kakkiaan 10 sekä eteen että taakse. Ohjauspyörän keskion sisään mahtuu

vaikkapa salakuljetustavaraa. Takais- tuimen tilat eivät ole kovastikaan pienemmän mallin tiloja suuremmat, mutta istuimet ovat kiistatta mukavammat. Kangasverhoilu olisi nahkaa miel- lyttävämpi. Myös takaistuimella on turvavyöt. Säilytystilaa on rellusti: mm. selkänojissa olevat verkkokassit. Moottoritila on täyden tuntuinen B30E-

moottorin suihkutuspukiston ja ilmas- tointilaitteen letkujen ansiosta. Tässä versiossa tehoa löytyy 160 hvDIN. Automaattivaihteisto on käsivalintaista miellyttävämpi tämän moottorin yhteydessä. Ajamisen keveydestä huolehtii paitsi jarrutehostin, myös nestetoiminen ohjaustehostin, joka on vakiona.

kykevän muotoinen ja suojattua tunnetta lisää tieto siitä, että ovissa on nyttemmin sivukol- huilta suojaava palkki. Turval- lisuusohjauspyörä, korkea vyö- tärölinja (jonka takia autossa istuu tavallaan enemmän "si- sällä") ja erinomaiset turvavyöt lisäävät tunnetta vankasta ajo- kista.

Vankka tunne säilyy ajettaes- sa, eikä kaikin ajoin pelkästään positiivisessa mielessä. Vank- ka raskaus tuntuu korin voi- makkaana kallisteluna kaarteis- sa sekä melkoisen voimakkaana aliohjautuvuutena. Eikä suun- tavakavuus suurissa nopeusis- sa tästä huolimatta ollut miten- kään vakuuttava.

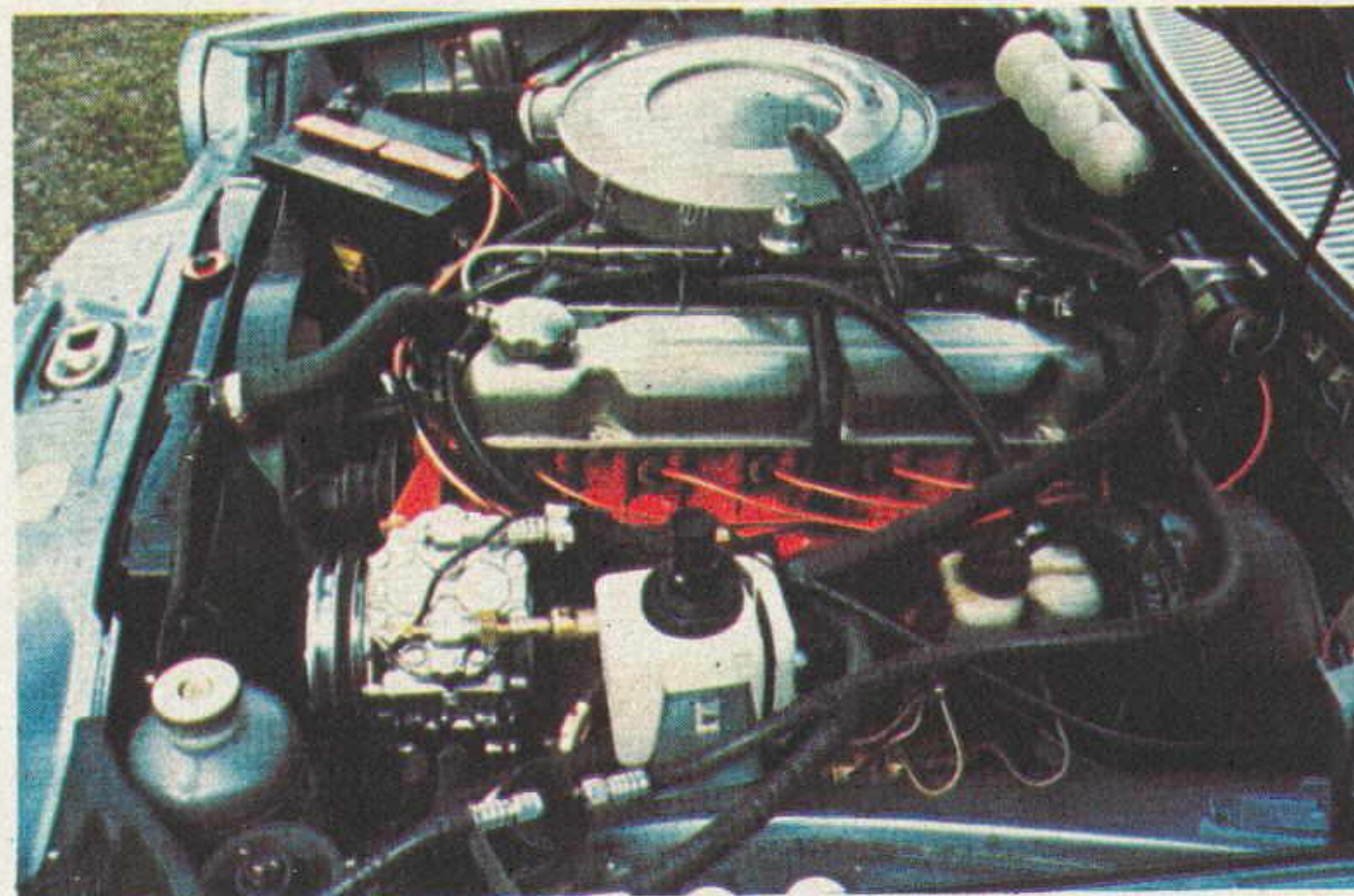
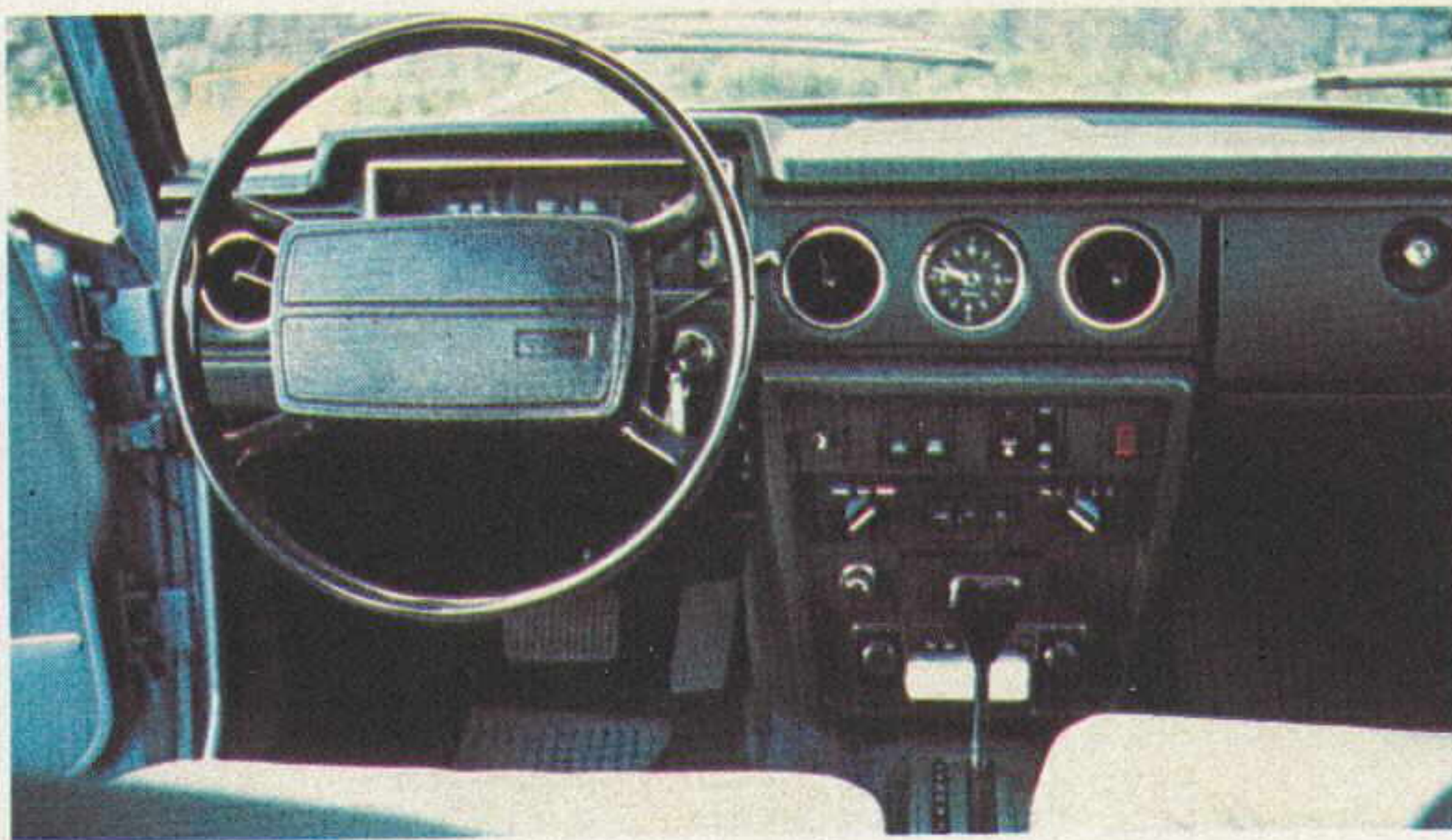
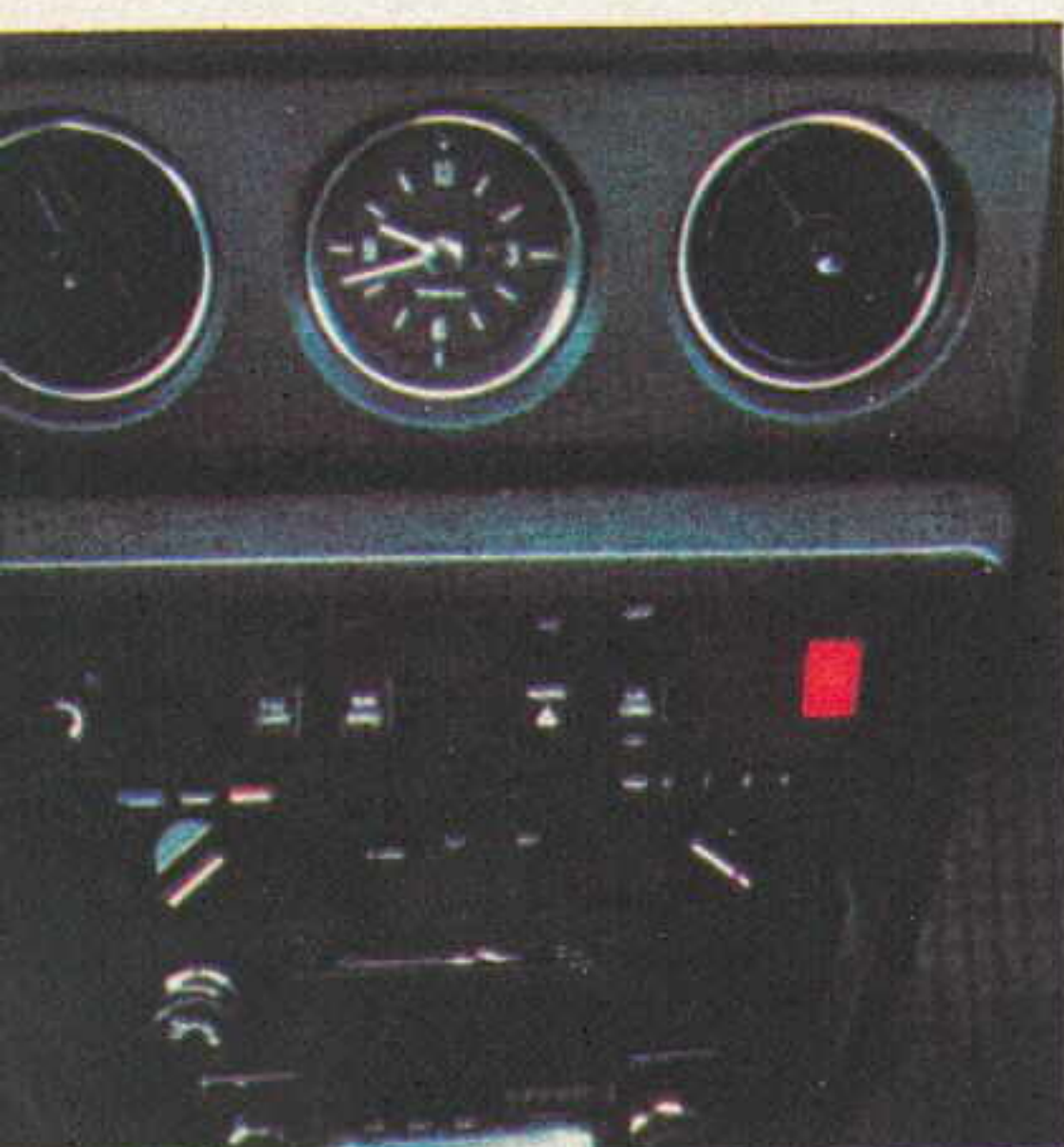
Vakuuttavaa sitävästoin oli normaalinopeuksilla tapahtuvan matka-ajon lepuuttava tunne, jota edesauttoi täydellisesti toi- miva tuuletus, sopivan koviksi topatut istuimet ja hyvä ajoa- sento. Melutaso oli suhteellisen vaimea, joskin sivupeilit hie- man suhisivat ja jonkinverran tienääniäkin johtui koriin.

### Huippuluokan jarrut

Nyt kun 164 on saanut leveämmät 175 HR 15 renkaat (lisäleveys ei kyllä kaarreomi- naisuuksien kannalta katsoen olisi pahitteeksi), ei ole helppo keksiä autoa jossa olisi parem- mat jarrut. Olipa nopeus pieni tai suuri, aina auto pysähtyy kuin tervaan ajettuna ilman pienintäkään lukkiutumisparki- mystä tai suuntavakavuuden menetystä.

Melkoisen juhlava suoritus- kyky siis on myös hillittävissä, eikä isäntä takaistuimella silti pyri etupenkille, koska takana- kin on turvavyöt. Jos vain palkattu kuski on hyväntapai- nen ja taitava, en näe mitään syytä miksei hyväpalkkainen puoluepamppu tai pankinjohta- ja voisi tulla varsin hyvin toimeen — tai toimeensa — 164:n takapenkillä lehteään lukien.

Mutta kyllä tämän auton ratissakin viihtyy, kuten huo- masin viikon verran sillä ajel- tuani, sillä en olisi oikein raatsinut siitä luopuakaan. Tuo hintapuoli vain hieman esti suhtautumasta turhan vakavasti ostopuoleen. Mutta onhan tässä vielä vuosia ja vaaleja. Lotosta puhumattakaan.



ka sylinteritilavuus on 2978 cm<sup>3</sup>. Kaasutinversiona sen teho on 130 DINhv ja elektronisella polttoaineensuihkutuksella varustettuna 160 DINhv. Virityste- aste ei siis ole päätä huimaava, mutta kuten suorituskykyarvot- kin kertovat on tehoa riittävästi.

Moottori osoittautui erittäin sitkeävetoiseksi ja siitä huoli- matta jopa automaattivaihteis- ton kanssa yllättävän kierros- herkäksi. Mittasin huippuno- peudeksi reilut 180 km/h ja mm 0—100 km/h kiihtyvyysarvo 10,7 s, kielii kiitettävän reip- paasta lähtövoimastakin.

164:ää voi ajaa joko reip- paasti vaihteenvalitsinta ja/tai "kick-down'ia" käyttäen, tai sitten aivan laiskantyyllisesti kevyesti kaasupoljinta painel- len. — Normaaliliikenteessä pärjää hyvin kevyemmälläkin jalalla, jolloin kulutuskin pysyy kohtuullisena. Mutta jos alkaa todella polkea ja käyttää kaasu- poljinta lattialaudoissa joka kiihdytyksessä, pääsee helposti jopa yli 20 l/100 km kulutuslu-

kemiin. OK, eihän tämän hinta- luokan auton ostajalle enää merkitse polttoainelasku kovin paljoa — harvoinpa taitaa edes itse laskuaan maksaa.

Borg-Warnerin automaatti- vaihteisto ei ole koskaan ollut niitä pehmeimpiä vaihtajia, ei- kä Volvonkaan laatikko tehnyt poikkeusta. Nykiminen vaihta- mistilanteissa tosin on vähenty- nyt, mutta jenkkiautojen huip-

puautomatiikkojen kanssa ei Borg-Warner pärjää.

### Juhlavan turvallinen

Volvo on tehnyt kiitettävän lujasti hommia autojensa tur- vallisuuden eteen ja sen todella tuntee ympärillään kun 164:ään istahtaa. Auto ensinnäkin jo näyttää raskaammalta kuin se todellisuudessa on: kori on

Vertailun vuoksi:	VOLVO 164E	JAGUAR XJ6	MERCEDES 220
Hinta	mk 51 900,—	70 000,—	44 850,—
Sylinteritil.	cm <sup>3</sup> 2978	2791	2197
Teho	hvDIN/r/min 160/5500	142/5500	105/5200
Paino ajokunn.	kg 1430	1670	1450
Huippunopeus	km/h 184	191,5	160
Kiiht. 0—400 m	s 17,6	17,5	19,3
0—1000 m	s 32,1	32,1	36,2
Keskim. kulutus l/100 km	17,0	20,5	10,4
Koeajo julkaistu TM n:ossa	17/72	8/70	11/72*
* vertailutesti			

# VOLVO 164 E AUTOMATIC

**Valmistaja:** AB Volvo, Göteborg, Ruotsi  
**Maahantuoja:** Oy Volvo-Auto Ab, Sturenkatu 21, Helsinki 51  
**Hinta:** 51 900,— (B 30 E moottorilla ja automaattivaihteistolla; ilmastointilaitte lisähintaan.)

## MOOTTORI

**Sijointus, toimintapa ja muoto:** Eteen pitkittäin sijoitettu nelitahtinen rivimoottori  
**Sylinteriluku:** 6  
**Sylinterimitat:** 88,9×80 mm  
**Sylinteritilavuus:** 2978<sup>3</sup>  
**Puristussuhde:** 9,3  
**Suurin teho:** 160 hv/5500 r/min (DIN); 175 hv/5800 r/min (SAE)  
**Suurin vääntömomentti:** 23,5 kpm/2500 r/min (DIN); 24,5 kpm/2500 r/min (SAE)  
**Keskimääräinen männännopeus:** 14,7 m/s/5500 r/min  
**Ominaisteho:** 53,7 hv/l (DIN)  
**Polttoaineensyöttö:** Bosch elektronisesti ohjattu suihkutus  
**Sähköjärjestelmä:** 12 V, 60 Ah akku, 770 W vaihtovirtalaturi, Bosch W 225 T35 sytytystulpat

## VOIMANSIIRTO

**Vaihteisto:** Vääntömomentinmuuttimella varustettu Borg-Warner 35 automaattivaihteisto  
**Välitysuhteet:** 1: 2,39 — 2: 1,45 — 3: 1 ja P: 2,09  
**Vetopyörästön välitysuhde:** 3,31

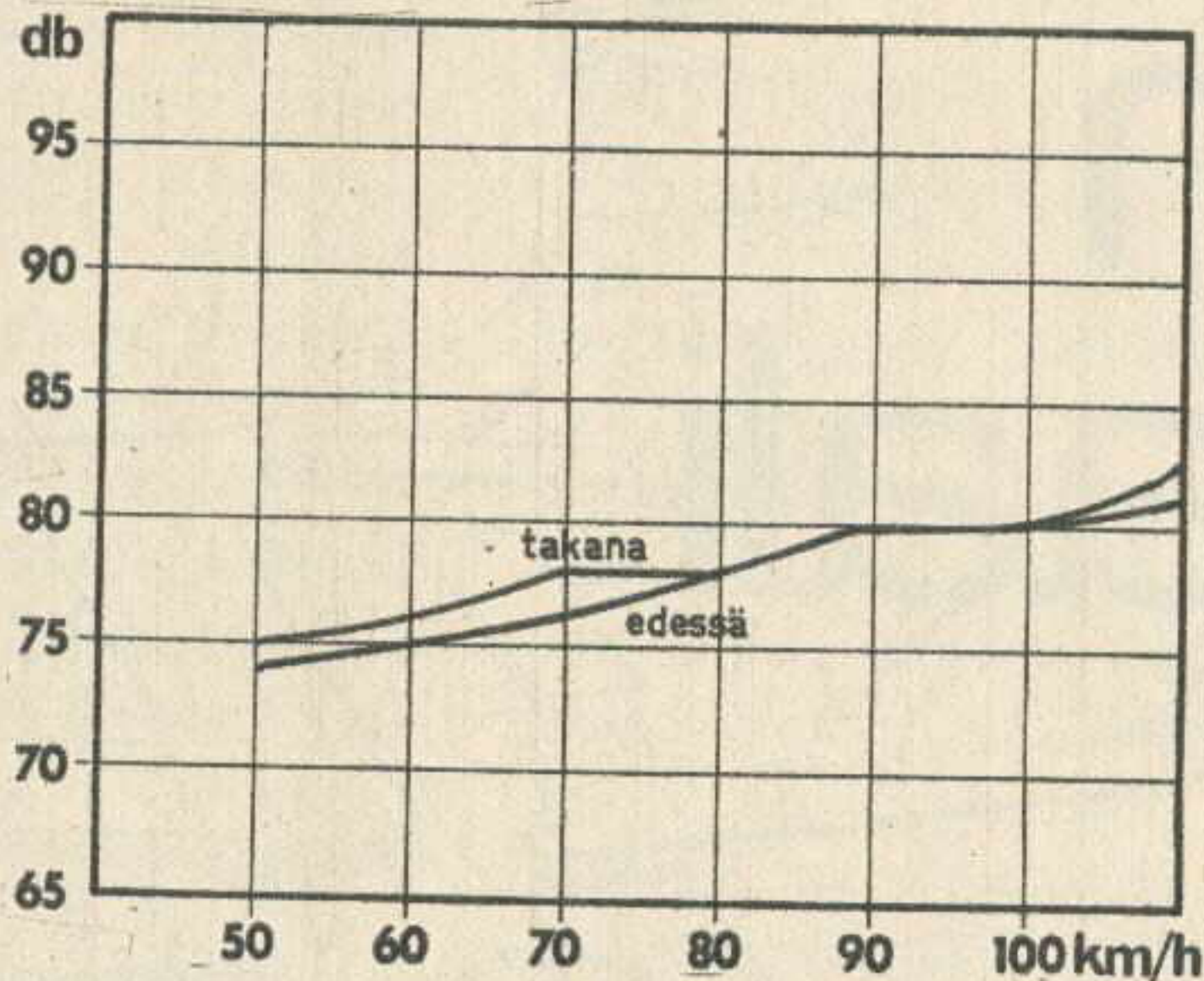
## ALUSTA

**Rakenne:** Itsekantava teräskori  
**Etujousitus:** Erillisriipustus päällekkäisin kolmiotukivarsin, sisäkkäin asennetut kierrejouset ja nesteiskurvaimeentimet, kallistelunvaimennin, kumirajoitimet  
**Takajousitus:** Jäykkä taka-akseli, eteensuunnatut tukivarret ja reaktiotangot, poikittainen Panhard-tuki, kierrejouset, nesteiskurvaimeentimet sekä kumiset rajoitinjouset.  
**Ohjausvaihte:** Kuulamutteriohjaus, johon yhdistetty nestetoiminen tehostin, 4 ohjauspyörän kierrosta ääriasentojen välillä  
**Jarrut:** Kaksipijriset nelipyörälevyjarrut, etulevyt jäähdytysaukoilla, takajarrujen paineenrajoitusventtiili, mekaanisesti takapyöriin vaikuttava seisontajarru  
**Pyörät:** 5½ J-15 vanneko, 175 HR15 vyörenkaat

## MITAT JA PAINOT

**Akseliväli:** 2720 mm  
**Raideväli:** 1350 mm  
**Pituus:** 4720 mm  
**Leveys:** 1710 mm  
**Korkeus:** 1440 mm  
**Omapaino:** 1430 kg  
**Painonjakautuma:** 58,8 % etuakselilla, 47,2 % taka-akselilla

## Melu



	Edessä	Takana
50 km/h	74	74
60 km/h	75	76
70 km/h	76	78
80 km/h	78	78
90 km/h	80	80
100 km/h	80	80
110 km/h	81	82
120 km/h	83	83
Täysvauhti	90	91

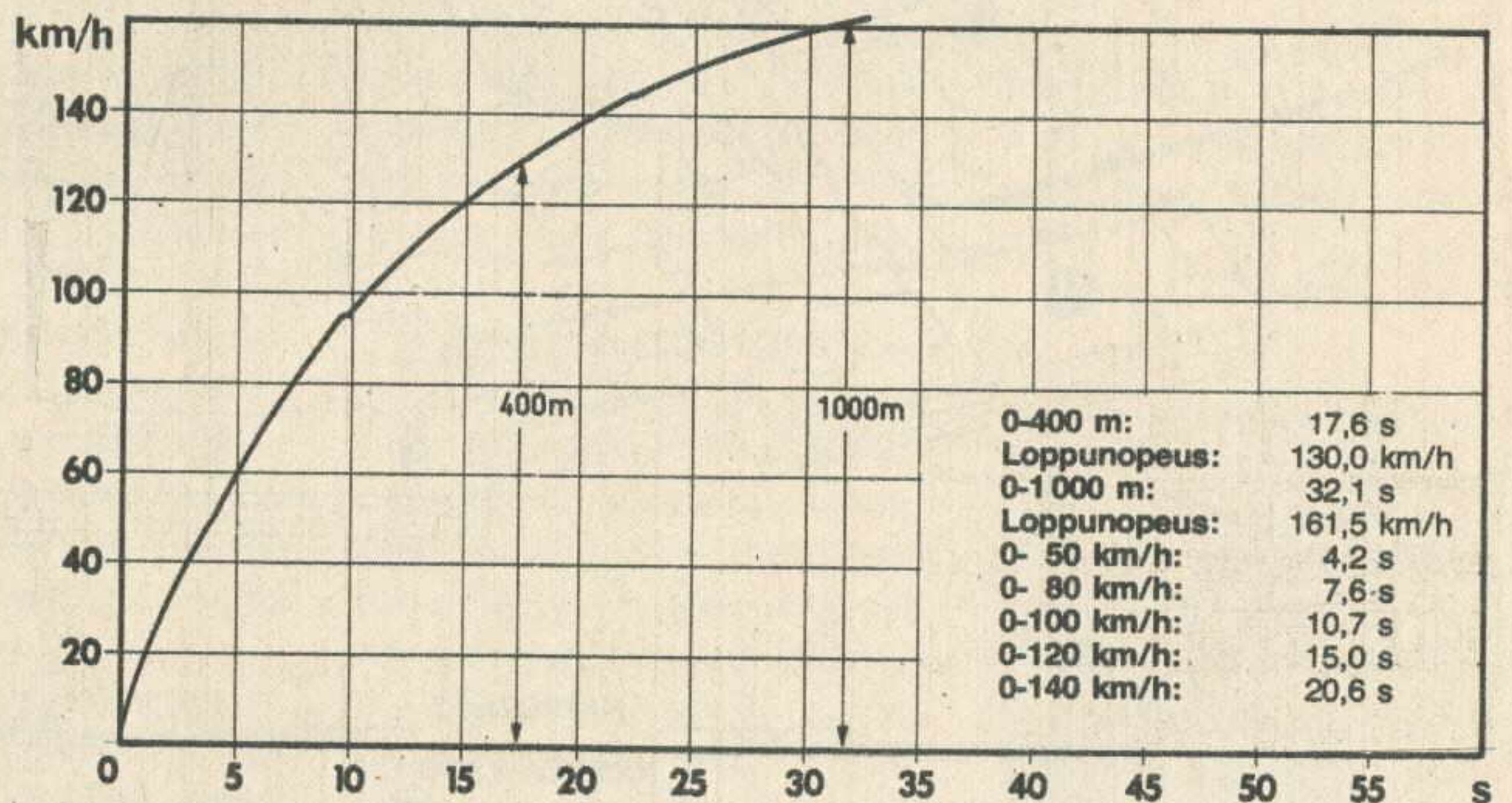
## Nopeudet

**Valmistajan ilmoittama huippunopeus:** ei ilmoiteta  
**Mitattu huippunopeus:** 184 km/h  
**Vastaava mittarinopeus:** 185 km/h

## Kulutus

**Hyvällä kestotiellä ajonopeuksilla 120-150 km/h:** 15,2 l/100 km  
**Hyvällä kestotiellä ajonopeuksilla 150-180 km/h:** 19,4 l/100 km  
**Koeajon aikana keskimäärin:** 17,0 l/100 km

## Kiihtyvyys



## Jarrut

