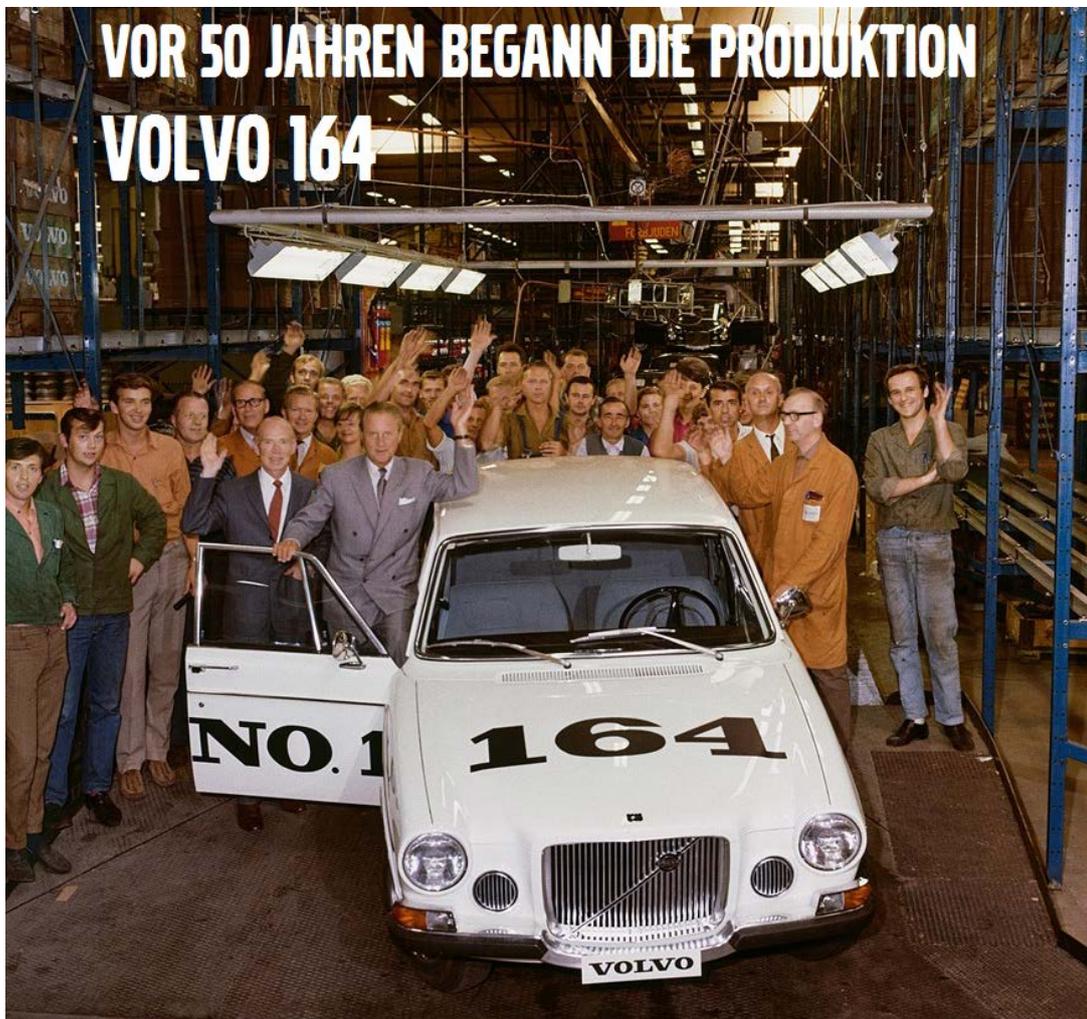


happy / metal

Juli 2018

das volvo-164/140-clubmagazin



54

WWW.

164-140 CLUB.

Sicher high auf Schwedenstahl

DE

inhalt ▶

→ startpilot	Seite	3
→ datenblatt	Seite	3
→ wendekreis I	Seite	4
Aus der Volvo- und Oldtimer-Umlaufbahn Zehn Jahre vom P358 bis zum Volvo 164		
→ rückspiegel	Seite	15
Bericht vom Frühjahrestreffen in Vielbrunn im Odenwald		
→ wendekreis II	Seite	19
Aus der Volvo- und Oldtimer-Umlaufbahn Volvo Terminator 2018		
→ ladekante	Seite	21
Neue Mitglieder und Vorstandswahlen		
→ fernlicht	Seite	21
Herbsttreffen des Volvo 164/140 Club e.V. in Hürtgenwald-Vossenack		
→ bühnenbild I	Seite	22
Heiners Techniktip		
→ fahrtenbuch	Seite	25
Bremen Classic Motorshow 2018		
→ wendekreis III	Seite	29
Aus der Volvo- und Oldtimer-Umlaufbahn Volvos aus Kanada		
→ bühnenbild II	Seite	43
Gerds Techniktip		
→ wendekreis IV	Seite	46
Aus der Volvo- und Oldtimer-Umlaufbahn Volvo 164 E mit 160 Pferdchen und einer Maus		

frontcoverbild ▶ Seite 1

Vor 50 Jahren begann die Produktion - Volvo 164

(Foto: Volvo Car Group, Public Affairs, 405 31 Göteborg, Schweden)

Grafik der Heftnummer und Club-Internetverweis von Michael Schürer

backcoverbild ▶ Seite 44

Deckblatt des ersten Volvo 164 Prospektes 1968

(Foto: Volvo Car Group, Public Affairs, 405 31 Göteborg, Schweden)

Zehn Jahre vom P358 bis zum Volvo 164

Im August vor 50 Jahren lief das erste Modelljahr 1969 vom Volvo 164 des damaligen Chefdesigner Jan Wilsgaard vom Band.

Die Idee zum P164 stammte aus den späten 50er Jahren. Nachdem im Jahre 1958 die Produktion der Serie 800 eingestellt wurde, bedeutete dies das Ende der großen Volvo Limousinen, die sich so gut als Taxi geeignet hätten und wichtiger noch, war ein größeres Modell als Flaggschiff insbesondere in den USA hilfreich bei den Verkaufszahlen. Schon im Mai 1958 gab das Volvo-Direktorium für ein Nachfolgermodell der alten Serie 800 (PV 801 - 834) grünes Licht. Die Projektbezeichnung war „358“.



Volvo Prototyp „358“ (1958)

In den nächsten Monaten entwarf Jan Wilsgaard einen großen Volvo, dessen Radstand auf 285 cm festgelegt wurde und der den B8B-Motor aus dem älteren Prototypen-Modell »Philip« bekommen sollte.



Volvo Prototyp „Philip“ (1952) V8-B8B Motor mit 3,6 Litern 120 PS bei 4000 U/min



Dieses Volvo 3,6 Liter V8-Triebwerk fand einige Jahre später in modifizierter Form mit der Bezeichnung B36 in den 3 Tonner Kleinlastwagen L420 "Snabbe" (1956-1966) und 5 Tonner L430 "Trygge" (1957-1966) seinen Platz.



Volvo B8B-Motor von 1952 mit einem Drehmoment von 255 Nm bei 2200 U/min und einem Gewicht von 235 kg

Fotos: Volvo Car Group, Public Affairs, 405 31 Göteborg, Schweden

Zehn Jahre vom P358 bis zum Volvo 164



Der „358“ sollte ein sehr luxuriöses Auto mit vorderen Scheibenbremsen, Lenkradschaltung, Hinterrad-antrieb und pneumatischer Hinterradaufhängung sein, wie bei manchen Daimlern der Serie 300 (die gleiche Aufhängung wurde auch am Amazon als Experiment angebracht). Die Pläne mit einem 3,6 Liter-V8-Triebwerk wurden im Frühjahr 1959 verworfen und man entschied einen Sechszylinder als bessere, zeitgemäße und vor allem auch billigere Variante vorzuziehen.

Ab im Mai 1960 favorisierte man bei Volvo einen Reihen-Sechszylinder, der nach damaligen Vorstellungen einen Hubraum von 2,7 Liter aufweisen sollte und dass man die Möglichkeit der Erhöhung des Hubraumes auf 3 Liter hat.

Eine im Juli des Jahre 1960 durchgeführte Untersuchung zeigte auf, dass der Markt für größere Fahrzeuge in Schweden, Dänemark, der Schweiz und in den USA langsam aber sicher schrumpfte. Ebenso schreckte Volvo die Produktion eines Luxuswagens mit dem Fehlschlag von Ford mit ihrer Luxusmarke Edsel ab.

Volvo P358 (Projekt 1958-60) mit Heckflossen und die vorderen Blinker am Kotflügel

Fotos: Volvo Car Group, Public Affairs, 405 31 Göteborg, Schweden

Die Ford Motor Company fand, dass der Sprung vom billigen Ford zum Mercury ist einfach zu groß, Lincoln bleibt die für viele unerreichbare Luxusmarke. Ein Zwischenmodell muss her. Optisch soll es völlig anders werden als die restliche Palette, technisch aber auf bestehenden Komponenten basieren. Das ist typisch für die US-Autoindustrie: Ein Wagen soll zwar teuer aussehen, aber möglichst billig sein in der Herstellung.

Im Juli 1957 begann die Ford Motor Company die Produktion des Edsel. Er wurde zuvor mit extravaganten Auftritten beworben, wie z.B. am 13. Oktober 1957. Da veranstaltete der Fernsehsender CBS eine Edsel-Show, in der Bing Crosby, Frank Sinatra und Louis Armstrong auftraten. Auch die Werbebroschüre kündigte Edsel als ein Auto an, wie es noch keines gegeben habe. Die wirklichen technischen Neuerungen, die das Modell bot, waren jedoch lediglich sich selbstnachstellende Bremsen und eine elektrisch zu öffnende Motorhaube. Da 1957-1960 Robert Strange McNamara als Verantwortlicher für die Produktion bei Ford zuständig war, verweigerte er den Modellen von Edsel eigene Produktionsstätten und die Fahrzeuge wurden in den Fabriken anderer Ford-Marken nebenher montiert wurde.



Edsel Citation Convertible (Modell 1958)

Designer Roy Brown hat dem Wagen einen vertikalen Kühlergrill gegeben, der sofort Spott auf sich zieht. Wie ein gespitzter Mund sieht er aus. Und manche Beobachter wollen im Edsel-Grill sogar das weibliche Geschlechtsteil erkennen.

Foto: Lars-Göran Lindgren Sweden, CC BY-SA 3.0

Durch schlechte Ersatzteilversorgung und Qualitätsproblemen kam es zu dem Backronym (der Marke EDSSEL) "every day something else leaks", zu Deutsch: „Jeden Tag ist etwas anderes undicht“. 1960 wurden noch 3000 Edsel Fahrzeuge gebaut und dann kam das Produktionsende mit lediglich 110.847 gebauten Fahrzeugen von geplanten 200000 bis 300000 pro Jahr. Der Ford Motor Company hatte dieses dreijährige „Abenteuer“ einen Verlust von 250 Millionen USD (bis 1960) beschert, was sich nach heutigem Gegenwert auf über zwei Milliarden USD beziffert.

Zehn Jahre vom P358 bis zum Volvo 164

Daraufhin wurde das Projekt eines Volvo Luxuswagen P358 eingestellt. Jedoch geriet die ganze Episode um einen "großen" Volvo in Göteborg nie in Vergessenheit. Einige Jahre später mit der Einführung des Volvo 140 im August 1966 wurde in Erwägung gezogen, auch einen Sechszylinder-Motor in diese Typen-Serie einzubauen. Die Ingenieure schätzten die Kosten für die Produktion eines Modells mit längerem Radstand auf mehr als 3 Mio. Kronen (etwa 750.000 DM). Jan Wilsgaard und sein Team gingen erneut an die Arbeit und sie kombinierten die Front des P358-Prototyps (oder diejenige des anderen Prototyps PV 644) mit dem sogenannten Plaketten-Kühlergrill in Kombination mit frischen Vier-Augen-Look in die Serienkarosserie des P140 und erschufen somit eine neue Sechszylinder-Limousine.



Im Herbst 1968, mit dem Beginn des Modelljahres 1969, war der Volvo 164 dann endlich geboren. Der Innenraum entsprach dem des Volvo 140. Der Abschnitt vor der Frontscheibe wurde etwas verlängert, um den Sechszylinder-Reihenmotor B 30 unterbringen zu können. Der Radstand maß 270 cm (260 cm beim Volvo 140) und die Spurweite blieb unverändert.

164 Prototyp (1968) (Die Blinker waren noch direkt am Kotflügel)

Der B30-Motor hatte eine siebenfach gelagerte Kurbelwelle mit 2.978 ccm und lieferte 130 DIN-PS bei 5000 U/min und 145 SAE-PS bei 5.500 U/min. Die Zylinderabmessungen entsprachen den Vierzylinder-B20-Motoren und somit waren Kolben und Teile des Ventiltriebs bei beiden Triebwerken identisch, so dass man ohne weiteres beim neuen B30-Aggregat von einem B20 mit zwei zusätzlichen Zylindern sprechen kann. Der B30 des Volvo 164 war mit zwei Stromberg-Vergaser und dem gleichen Abgasreinigungssystem wie bei den Vierzylindern ausgestattet. Das ZF-Getriebe besaß als »Fernbedienung« einen kurzen Schalthebel neben dem Fahrersitz, der über ein Gestänge mit dem Getriebe verbunden war. Zudem waren Overdrive, Automatikgetriebe und Servolenkung ebenfalls bestellbar.



Volvo 164 mit Fahrgestellnummer 1641341S000001

Foto: V.Voß

Zehn Jahre vom P358 bis zum Volvo 164



Volvo 164 Produktion im neuen Torslanda-Werk außerhalb Göteborgs 1968

Der im Herbst erschienene Volvo 164 war ein Luxusauto mit schönen und bequemen Polstermöbeln, schönem Teppich und einem spartanische Armaturenbrett mit Breitbandtacho, dessen Holzimitation passte aber nicht so recht in die Preisklasse. Die Fahrleistungen waren für diese Zeit ausgesprochen gut. Die Höchstgeschwindigkeit des 164 betrug etwa 175 km/h und die Straßenlage entsprach trotz der durch den doch schwereren Motor aufgetretenen Kopflastigkeit voll dem Volvo-Verständnis.



Seit August 1968 bis zum Modelljahr 1971 gab es keine markanten Änderungen. Im Herbst 1971, also im Hinblick auf das Modelljahr 1972, wurde nebst dem B30 A-Motor neu auch die Einspritz-Version mit der Bezeichnung B30 E (USA B30 F) eingeführt. Der Motor leistete als B30 E 160 DIN-PS (175 SAE-PS) und das Modell wurde als „164 E“ bezeichnet. Pünktlich zum Modelljahr 1973 im Herbst 1972 unterzogen die Designer in Göteborg den Volvo 164 einer optischen Kur.

Volvo 164 - B30E (Modell 1972)

Fotos: Volvo Car Group, Public Affairs, 405 31 Göteborg, Schweden

Zehn Jahre vom P358 bis zum Volvo 164



Volvo 164 E (Modell 1974)



Volvo 164 TE (Modell 1974)



Volvo 164 (Modell 1969 - USA)

Volvo 164 (Modell 1973)

Um die größeren Stoßstangen für den amerikanischen Markt unterzubringen, musste der Kühlergrill modifiziert und gekürzt werden. Der Volvo 164 erhielt für den Jahrgang 1973, wie auch die Serie P140, ein neues Armaturenbrett, ein geändertes Heck mit neuen waagerechten Rückleuchten und Rohrverstärkungen in allen Türen. Außerdem konnte ab diesem Modelljahr der 164er durch vorne innenbelüftete Scheibenbremsen besser bremsen. Für das Modelljahr 1974 wurden dem 164 E (der 164 mit Vergaser-Motor wurde nicht mehr angeboten) für alle Märkte noch wuchtigere Stoßfänger eingeführt und die kleinen Dreiecksfenster in den vorderen Türen verschwanden.



Volvo 164 (Modell 1972)



Volvo 164 - B30A (Modell 1969-72)

Fotos: Volvo Car Group, Public Affairs, 405 31 Göteborg, Schweden

Zehn Jahre vom P358 bis zum Volvo 164

Technische Daten Volvo 164				
Volvo:	164	164 E	164E USA (1973/1974)	164E USA (1975)
	(Motor B30 A):	(Motor B30 E):	(Motor B30 F):	(Motor B30 F mit Kat.):
Motor:	6-Zylinder-Reihenmotor (Viertakt)			
Hubraum:	2978 cm ³			
Bohrung x Hub:	88,9 x 80 mm			
Leistung bei 1/min: DIN/SAE	96 kW	118 kW	107 kW	107 kW
	130 PS/145 PS bei 5000	160 PS/175 PS bei 5800	145 PS/160 PS bei 5800	SAE 130 /125 PS (California) bei 5250
Max. Drehmoment bei 1/min:	214 Nm bei 2500	240 Nm bei 2500	224 Nm bei 2500	209/202 Nm bei 4000
Verdichtung:	9,3:1	10,0 :1	8,7 :1	8,7 :1
Gemischaubereitung:	2 Horizontalvergaser Zenith-Strömberg	Elektr. Benzineinspritzung - Bosch D-Jetronic		
Ventiltrieb:	Seitliche Nockenwelle, Antrieb über Zahnräder			
Kühlung:	Wasserkühlung			
Getriebe:	Viergang-Schaltgetriebe M400 oder			
	Viergang-Schaltgetriebe mit elektrischem Overdrive M410 , jeweils mit Knüppelschaltung Dreigang-Automatik mit Wählhebel BW35 Hinterradantrieb Trapezlenkerachse, Schraubenfedern Starrachse, 4 paarweise gleichlange Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern Scheibenbremsen rundum (E-Modelle vorne innenbelüftet), von 1969-1971 Girling / 1972-1975 ATE, Bremskraftverstärker Kugelumlaufnennung Stahlblech, selbsttragend 1350/1350 mm			
Radaufhängung vorn:				
Radaufhängung hinten:				
Bremsen:				
Lenkung:				
Karosserie:				
Spurweite vorn/hinten:				
Radstand:	2700 / 2720 (ab 08/1970) mm			2720 mm
Abmessungen:	4710 / 4720 (ab 08/1972) x 1710 x 1440 mm			4870 x 1710 x 1450 mm (ab 08/1973)
Leergewicht:	1310 - 1420 kg			1400 - 1430 kg
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 170-175 km/h	ca. 188-195 km/h		ca. 170-175 km/h
0-100 km/h:	ca. 10,5 sec.	ca. 9 sec. / ca. 12 sec. (Autom.)	ca. 10 sec.	ca. 12 sec.
Verbrauch (Liter/100 Kilometer):	12-15 Super	12-17 Super Plus	14-18 Super	14-18 Super

Ebenfalls 1974 erschienen auf bestimmten Märkten die Luxusversion 164 TE (Top Executive) und dieses Flaggschiff par excellence wartete mit noch mehr Luxus als der „normale“ 164 E auf. Diese Fahrzeuge waren serienmäßig u.a. mit Klimaanlage, Ledersitzen, Scheinwerferreinigungsanlage, Stereo-Kassettenradio, Servolenkung, Automatikgurte, Automatikgetriebe, Leseleuchten und Kopfstützen im Fond ausgerüstet.



Volvo 164 – Heckansicht mit senkrecht stehenden Rückleuchten (Modell 1969-72), hier ein 1972

Foto: Riley from Christchurch, New Zealand, CC BY 2.0

Zehn Jahre vom P358 bis zum Volvo 164



Volvo 164 – Heckansicht mit waagrecht stehenden vier Kammern Rückleuchten (Modell 1973-74)

Foto: Mic from Reading - Berkshire, United Kingdom, CC BY 2.0



Volvo 164 – Heckansicht mit waagrecht stehenden sechs Kammern Rückleuchten (Modell 1975)

Foto: nakhon100, CC BY 2.0

Zehn Jahre vom P358 bis zum Volvo 164



Volvo 164 E (Modell 1975)

Der Volvo 164 E blieb auch nach der Einführung der Volvo Serie 240 nebst dem sechszylindrigen 264, im Frühherbst 1974, noch rund ein Jahr im Programm. Allerdings beschränkte sich der Verkauf des Modelljahres 1975 überwiegend auf den nordamerikanischen Markt, Er war das erste Serienfahrzeug, das zur Abgasreinigung mit einem (ungeregelten) Katalysator im Abgasstrang ausgerüstet wurde und somit schrieb die Volvo Personvagnar AB im Jahre 1975 mit dem Volvo 164 Technikgeschichte.

Zunächst plante die Volvo Personvagnar AB auch zwei- bzw. fünftürige Ableger 162 und 165 von diesem Modell, es blieb allerdings bei wenigen Einzelstücken, Prototypen, Umbauten und Repliken. Im Juni 1975 wurde die Produktion des 164 beendet und durch den Volvo 264 ersetzt.

Produktionszahlen

Modell - jahr	Modell	Kennbuch - stabe	Fabrik - nummer	Stück - zahlen	Motoren	Getriebe
1969	164	S	1	12200	B30A	M400,BW35
1970	164	T	12200	20200	B30A	M400,M410,BW35
1971	164,164 E	U	32400	20390	B30A,B30E,B30F	M400,M410,BW35
1972	164 E	W	52790	21660	B30A,B30E,B30F	M400,M410,BW35
1973	164 E	Y	74450	28500	B30E,B30F	M410,BW35
1974	164 E,164 TE	A	132566	29626	B30E,B30F	M410,BW35
1975	164 E,164 TE	B	153179	20613	B30F	M410,BW35

Zehn Jahre vom P358 bis zum Volvo 164

Änderungen und Ausstattung der einzelnen Modelljahre:

<p>Modelljahr 1969 (Interne Bezeichnung: 164 S) Bauzeit: August 1968 - Juni 1969</p>
<p>Verkaufsbezeichnung: 164, 164 Overdrive, 164 Automatik</p> <p>Ausstattung: Stoffbezüge, Spezial-Verbundglas-Windschutzscheibe, Taschen an Sitzlehnen. Auf Wunsch: Servolenkung, Schiebedach. USA zusätzlich: Kopfstützen vorne, Positionsleuchten an den Kotflügeln, Weißwandreifen. Farben: schwarz, rot, blau, dunkelblau, weiß, gelb, dunkelgrün, hellgrau, blau- metallic, burgunderrot Besonderheit: Einzelne Ausführungen wurden mit vorderer durchgehender Sitzbank ausgerüstet.</p>
<p>Modelljahr 1970 (Interne Bezeichnung: 164 T) Bauzeit: August 1969 - Juni 1970</p>
<p>Verkaufsbezeichnung: 164, 164 Overdrive, 164 Automatik</p> <p>Ausstattung/Änderungen: Connolly-Lederbezüge, Spezial-Verbundglas der Windschutzscheibe, getönte Scheiben, Heckscheibenheizung, Kopfstützen, neue Sicherheitsgurte für alle Modelle, zwei Halogen-Nebelscheinwerfer, Zwangsentlüftung. Auf Wunsch: Servolenkung, Schiebedach. USA zusätzlich: Positionsleuchten an den Kotflügeln, Weißwandreifen. Farben: schwarz, rot, blau, dunkelblau, weiß, gelb, dunkelgrün, hellgrau, blau- metallic, burgunderrot.</p>
<p>Modelljahr 1971 (Interne Bezeichnung: 164 U) Bauzeit: August 1970 - Juni 1971</p>
<p>Verkaufsbezeichnung: 164, 164 Overdrive, 164 Automatik</p> <p>Ausstattung/Änderungen: Lederbezüge, Servolenkung für alle Modelle, Spezial-Verbundglas der Windschutzscheibe, getönte Scheiben ringsum, Heckscheibenheizung, 2 Halogen-Nebelscheinwerfer, 5 1/2 J-15"-Felgen mit Radzier- ringen und neuen Radkappen. Auf Wunsch: Schiebedach. USA zusätzlich: Positionsleuchten an den Kotflügeln, Weißwandreifen. Farben: schwarz, weiß, rot, gelb, burgunderrot, blau- metallic, grau, dunkelblau, dunkelgrün, gold-metallic.</p>
<p>Modelljahr 1972 (Interne Bezeichnung: 164 W) Bauzeit: August 1971 - Juni 1972</p>
<p>Verkaufsbezeichnung: 164, 164 Overdrive, 164 Automatik, 164 E, 164 E Overdrive, 164 E Automatik</p> <p>Ausstattung/Änderungen: B30E und B30F mit Kraftstoffeinspritzung wurden eingeführt (160/145 PS), der BW35 Automatikgetriebe-Hebel ist jetzt auf dem Boden montiert (statt hinter dem Lenkrad). Lederpolsterung, Spezial-Verbundglas der Windschutzscheibe, getönte Scheiben rundum, Heckscheibenheizung, Servolenkung, Türtaschen, Ölkühler, alle Modelle mit Innenbelüftete Scheibenbremsen vorne, 2 Halogen-Zusatznebscheinwerfer, versenkte Türgriffe mit chromumrandeter Einfassung, "neues" Lenkrad (wurde bereits bei den letzten zwei Amazon-Modelljahren 1969 und 1970 verwendet). Kartentaschen in den vorderen Türen. Auf Wunsch: Schiebedach. USA zusätzlich: Weißwandreifen und Positionsleuchten an den Kotflügeln, Halogen-Nebelscheinwerfer nicht serienmäßig. Farben: kaliforniaweiß, königsblau, british-racing-grün, weinrot, blau- metallic, ocker-metallic (gold), schwarz.</p>

Zehn Jahre vom P358 bis zum Volvo 164

Modelljahr 1973 (Interne Bezeichnung: 164 Y)				
Bauzeit: August 1972 - Juni 1973				
Verkaufsbezeichnung: 164, 164 Overdrive, 164 Automatik, 164 E, 164 E Overdrive, 164 E Automatik				
Ausstattung/Änderungen: Heck mit neuen waagerechten Rückleuchten, neuer Kühlergrill und Stoßfänger, Rohrverstärkungen in allen Türen, neu gestaltetes Armaturenbrett mit Rundinstrumenten, neues Heizsystem, neues Lenkrad mit Pralltopf, Reifen 175 HR 15, Lederpolster, H4-Halogenscheinwerfer, Zusatz-Halogen-Nebelscheinwerfer, Servolenkung, Ölkühler, (164 E:) Schiebedach und Drehzahlmesser serienmäßig. Auf Wunsch: Schiebedach. USA zusätzlich: größere Stoßstangen, Weißwandreifen, Positionsleuchten an den Kotflügeln, keine Halogen-Nebelscheinwerfer. Farben: weiß, dunkelblau, dunkelgrün, weinrot, blau-metallic, blaugrünmetallic, gold-metallic.				
Modelljahr 1974 (Interne Bezeichnung: 164 A)				
Bauzeit: August 1973 - Juni 1974				
Verkaufsbezeichnung: 164 E, 164 E Overdrive, 164 E Automatik, 164 TE Automatik				
Ausstattung/Änderungen: Große, gummibelegte Aluminium-Stoßfänger, größere Spiegel, Entfall der Dreiecksfenster an den Vordertüren (jetzt ein durchgehende Seitenscheibe), neu positionierter Kraftstofftank (näher an der Hinterachse) und neu positionierter Tankdeckel, getönte Scheiben, Lederbezüge, Zusatz-Halogen-Nebelscheinwerfer, Servolenkung, verstärkte Türen vorne und hinten, elektrisch beheizbare Vordersitze, Glühlampenanzeige, Schiebedach für Ausführungen mit Overdrive und Automatik serienmäßig. Auf Wunsch: Schiebedach. USA zusätzlich: Übliche Ausstattungsänderungen analog der vorangehenden Modelljahre; zusätzlich Klimaanlage inkl. Zusätzlich beim 164 TE: Klimaanlage, Radio- / Stereoanlage mit 4 Lautsprechern, Überblendregler, Elektrische Antenne, Scheinwerfer Wisch- / Waschanlage, 2 Leselampen hinten, Schiebedach, Reservekanister, Teppich im Kofferraum, Ablagefach zwischen den Vordersitzen, Kopfstützen hinten, Metallicfarben, Emblem» 164 TE« am Kühlergrill und am Heckblech, automatisches Getriebe. Farben: weiß, rot, dunkelblau, dunkelgrün, blau-metallic, blaugrün-metallic, gold-metallic				
Modelljahr 1975 (Interne Bezeichnung: 164 B)				
Bauzeit: August 1974 - Juni 1975				
Verkaufsbezeichnung: 164 E Overdrive, 164 E Automatik				
Ausstattung/Änderungen: Neue Ledersitze (Design Volvo 240/260 mit integrierten, modifizierte Hinterradaufhängung, neue Räder, in die Windschutzscheibe integrierte Antenne, neue Sitzkonstruktionen für Vorder- und Rückseite mit durchblickbaren Kopfstützen vorne, wahlweise auch Velourpolsterung, elektrische Fensterheber vorne, Handbremse neu zwischen den Vordersitzen, Klimaanlage, neue Embleme „164 E“ im Design, wie bei der 240/260 Serie, breitere Rückleuchten (sechs Kammern) mit Nebelschlusslichtern. Farben: weiß, dunkelblau, rot, weinrot, mittelgrün, dunkelgrün, hellblau-metallic, beige-metallic, kupfer-metallic.				

Die aktuellen Data Classic Gebrauchtwagenpreise für den Volvo 164:

	Baujahr		Hubraum	Leistung		Baujahr		Hubraum	Leistung
B	1974-1975		3,0 Liter	160 PS	Y-A	1972-1974		3,0 Liter	160 PS
	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4		Note 1	Note 2	Note 3	Note 4
2018	entfällt	11.500 €	6.800 €	2.700 €	2018	entfällt	12.800 €	7.600 €	3.000 €
	Baujahr		Hubraum	Leistung		Baujahr		Hubraum	Leistung
W	1971-1972		3,0 Liter	160 PS	S-W	1968-1972		3,0 Liter	130 PS
	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4		Note 1	Note 2	Note 3	Note 4
2018	entfällt	13.100 €	7.700 €	3.100 €	2018	entfällt	13.400 €	7.900 €	3.200 €

Zehn Jahre vom P358 bis zum Volvo 164



Als welterstes Auto wurde der Volvo 164 nicht mehr am Fließband, sondern ab diesem Modelljahr 1974 im neu errichteten Werk in Kalmar, an der schwedischen Ostküste, in Gruppenarbeit auf den weltweit berühmt gewordenen „Montage-Inseln“ hergestellt.



Im Jahr 1972 beschloss Volvo ein neues Werk in Kalmar zu errichten.

Bereits 1974 wurde das Werk in Betrieb genommen. Die Besonderheit des Werkes war die zu dieser Zeit propagierte Gruppen-Handarbeit. Der neue Werk Kalmar bedeckt eine Fläche von ca. 40.000 qm verteilt auf zwei Ebenen. Durch die Gestaltung des Gebäudes wurde sofort klar, dass dies alles andere als ein gewöhnliches Automobil-Montagewerk war.

Text: M.Vittinghoff

Fotos:

Volvo Car Group, Public Affairs, 405 31 Göteborg, Schweden