

BEG-BIL TEST Volvo 164-264

U-15 4/82

Volvo 760-föregångarna hette Volvo 164 och Volvo 264 – lyxbilar med två cylindrar mer än i normalvolvon. De föll ganska snabbt i pris och därför kan den som köper begagnat göra fynd – om han anser sig behöva en gammal lyxbil med sex cylindrar.

Av Sven Zettergren

Här kan man göra fynd

□ □ Volvo 140 och 240 – kan en bilmodell bli mera svensk "funkis"? Pålitlig som en gammal norrlandshäst, funktionell intill utslätad tråkighet och vanlig som en gråsparv. Det är väl vad vi svenskar tycker om Volvo.

Volvo har i många år kämpat med att sälja lyxbilar.

Det började 1968. För fjorton år sedan hade Volvos 140-serie börjat tillverkas parallellt med Amazon, då Volvo presenterade sin första lyxbil – Volvo 164.

Bilarna började säljas 69 års modell. Vid den tidpunkten hade 140-serien tillverkats i tre år.

Den mest markanta skillnaden mellan bilarna var motorutrustningen. 164 försågs med en rak, sexcylindrig motor på nära tre liters slagvolym. En motor som i princip var densamma som i 140-serien, men med ytterligare två cylindrar.

Mycket pengar för två cylindrar

Debutåret 1969 kostade den billigaste Volvo Amazonen 18 200 kronor, modell 142 – 19 350 kronor, medan 164:an kostade 25 450 kronor, alltså en rejäl slant mer än Volvos vanligaste bilar. Mycket pengar för två cylindrar extra i lyxförpackning.

Och så har det varit sedan dess. Den vanliga Volvo-köparen har inte riktigt kunnat fatta vitsen med att två cylindrar extra ska behöva kosta så mycket mer. Trots Volvos tappra försök med 164 och sedermera 264 har man inte lyckats etablera sig ordentligt i lyxbilsklassen. Ett faktum som står desto mera klart när man börjar undersöka modellens andrahandsvärde.

Både Volvo 164 och 264 rasar rejält i pris på begagnatmarknaden. Efterfrågan har visserligen varierat med bensinpriser och konjunkturer, men i stort har Volvos lyxbilsköpare kört dyra mil. Allt sedan 164:an kom till.

Fynd för andrahandsköpare

Det är framför allt nybilskunderna av 164 och 264 som fått betala dyrt för sitt bilval. I gengäld har många begbilsköpare kunnat göra fynd. Det gäller bara att vänta på det rätta tillfället, både vid köp och försäljning.

Många av bilarna ur den här serien har köpts som representationsbilar av företag, vilket gör att de kan vara sällsynta väl skötta. Men i princip är livslängden på 164 och 264 densamma som för Volvos fyrcylindriga modeller.

Modell 164 försågs alltså med en helt Volvo-konstruerad motor. När 264 kom 1975 ansågs



Volvos lyx sitter främst i fronten, en annorlunda grill och bakom den en V-sexa istället för en fyrcylindrig motor som i 240-serien. Men båda bilarna är lika stora!

den här gamla raka stötstångsmotorn ålderdomlig och ersattes av en V-sexa från Renault. Samma motor som i Renault 30. Med överliggande kamaxlar och med 2 664 cc slagvolym, en något mindre motor än den tidigare trelitersmotorn.

Äldst är starkast

Tillsammans med skärpta avgasreningskrav sjönk också 264:ans motoreffekt. Den tidigare trelitersmotorn gav 145 hk med förgasare och 175 hk med bränsleinsprutning. Motsvarande effekt för V-sexan blev 125 hk respektive 140 hk. Från 79 års modell ökades slagvolymen för den bränsleinsprutade V-sexan till 2 849 cc, vilket höjde effekten till 148 k. Den gamla raka sexan med bränsleinsprutning i modell 164 ger således den högsta effekten av alla Volvos lyxbilar. Den modellen tillverkades mellan åren 71 till och med 74.

Många som endast betraktat Volvo 164 och 264 lite mer på avstånd, får lätt för sig att dessa två bilar är större än 140- och 240-serien.

Modell 164 var visserligen aningen längre, men 240 och 260 är exakt lika långa bilar. Olika fronter gör att bilarna faktiskt ser olika stora ut. I det här fallet har formgivarna lyckats lura ögat.

Se upp med insprutning

Både 164 och 264 har lite av glidarbilskaraktär över sig. Det gör att det maskinella i praktiken håller längre än med den fyrcylindriga motorn, de sexcylindriga motorerna ansträngs inte så mycket.

Men den som väljer en bil av den här typen har ändå en del saker att titta närmare på. Den gamla raka sexan med förgasare brukar vara en pålitlig drivkälla. Se bara till att få ett nytaget kompressionsprov på motorn, för avgasventilerna brukar ofta vara brända. I startsvårighet-

ter som följd.

Var extra noga med den gamla motorn försedd med bränsleinsprutning. Den måste kall- och varmstarta lätt och dra ryckfritt, annars får man snart dyra problem. Felsökning av Bosch tidigare elektroniska bränsleinsprutning är både svår och dyrbar.

Bakaxel, styrning och framvagnsfjädring är andra detaljer att se upp med. Bakaxelfel brukar lätt kunna höras i samband med acceleration, men fel på styrning och bussningar i framvagnen brukar behöva expert-hjälp för att avslöjas.

Av dessa fel är bakaxelfel och fel på den elektroniska bränsleinsprutningen dyrast att åtgärda.

Dyr automatlåda

Många av Volvos lyxbilar förses naturligtvis med automatlåda. Kontrollera denna extra noga med ett körprov, för det här är också en detalj som är dyr att laga.

Prova bilen från stillastående med fullt gaspådrag så att samtliga tre växlar kan hoppa i. Det får inte finnas någon tveksamhet i lådans automatiska uppväxling vid något tillfälle. Ett fel på lådan märks då tydligt på så sätt att själva växlingsmomentet blir utdraget och rent av inte sker innan man släpper gaspedalen.

En felaktig automatväxellåda brukar kosta många tusenlappar att renovera eller byta ut.

Kontrollera också att allt elektriskt fungerar, inklusive strålkastartorkare och spolordning. De sistnämnda brukar vara vanliga fel.

Rost på framflyglarna

När rostent får sitt grepp om bilen brukar det i första hand märkas på framflyglarnas översida, mot vindrutan. Från 78 års modell har bilen innerskärmar och är som helhet bättre skyddad mot rostangrepp.



264 kom 1975 med en V-sex-motor från Renault. Den tidigare 164 hade en rak sexa tillverkad av Volvo.



Läderklädsel är vanlig på Volvos lyxmodell. Blir med åren skör i sömmarna och spricker. Dyrt att laga snyggt.

Om framflyglarna ser fräscha ut, glöm inte att titta på skärmfästningen. På insidan av motorhuvuven kan ofta rost ha fått fint fäste utan att det behöver synas utanpå.

Många bilar i den här modellserien har läderklädsel som efterhand spricker i sömmarna. När detta väl börjat hända brukar sömsprickor dyka upp lite varstans och klädseln blir snabbt ful. Och det är garanterat dyrt att laga.

Det är svårt att hitta de rätta

motiven för ett köp av Volvo 164 och 264. De fyrcylindriga Volvo-bilarna passar bättre för den svenska bilköparen.

Den som ändå väljer en bil ur Volvos lyxbilsklass, vill gärna ha en bil med allt extra, soltak, automat och mycket av annan billyx. Har den bara stora motorn och ingenting annat, kan det vara svårt att hitta köpare för bilen.

Och kanske just därför! det går att göra fynd. □

Beg-priser

● Volvo 164 och 264 tillhör uddabilarna på begbilsmarknaden och därför är prisbildens aningen svår att få grepp på. 264 har dock ett stabilare andrahandsvärde än 164 som både kan slumpas bort eller betalas bra. Bilhandlare brukar betala den lågt och försöka sälja den dyrt. Privatköp är därför kanske ett bra alternativ.

● Här nedan några exempel på priser från MRF-handeln.

1974	10 000	11 000 kr
1975	10 000	20 000 kr
1976	8 000	25 000 kr
1977	6 000	31 000 kr
1978	5 000	41 000 kr
1979	4 000	49 000 kr
1980	3 000	54 000 kr
1981	2 000	60 000 kr

● I stort gäller dessa priser etablerade Volvo-handlare. Konkurrerande märkesförsäljare ligger vanligen under. □

Bilprovningen

● Volvo 264 ligger mycket bra till hos bilprovningen. Antalet helt felfria bilar i samband med den årliga trafiksäkerhetstesten ligger bättre till än för den statistiska medelbilen. Av årsmodell 1979 var tex hela 75 procent av 264 helt utan anmärkningar, medan i stort sett hälften av 76:orna var felfria.

● Bland anmärkningarna märks främst problem med strålkastarrensörare, otillräcklig parkeringsbroms vilket förmodligen har att göra med att många bilar har automatlåda. Ojämn bromsverkan kan bero på skeva frambromsskivor.

● Modell 164 har i stort en anmärkningsfrekvens som ligger i höjd med medelbilen. Den har bland annat fått många anmärkningar på glapp i framvagnen och i hjälpstyrarmslagring. □

U-15 4-82