

# Volvo med sexa en blivande samlarbil

Det är svårt för en svensk bilköpare att bli upphetsad av en vanlig Volvo.

Märket har alltid stått för kvalitet och trygghet — på gott och ont.

Duktighet har präglat vagnarna men de har knappast väckt några himlastormande känslor hos bilentusiasterna.

Inte ens Volvos "sportbil" P 1800 kunde skaka av sig tråkigheten. Visst var det en vacker bil men den var uppbyggd på samma komponenter som de vanliga vagnarna.

Men nu...

P 1800:an är nu en samlarbil som betingar skyhöga priser i annonserna.

En vagn som är på väg att gå

samma väg är 164:an. Den nyare 264:an kommer säkert att följa efter nu när 760-modellen har avlöst den.

När 164:an presenterades fick den ett ganska gott mottagande av motorpressen. Rosorna gällde just de punkter där vagnen avvek från sin märkesbroder 144:an.

Den sexcylindriga motorn av Volvos egen konstruktion var en förlängd B 20 maskin med stötstänger och dubbla förgasare. Inredningen var påkostad, klädsel av plysch eller läder plus en mängd extrautrustning för den som kunde och ville lägga till de tusenlappar som till exempel elhissar, överväxel eller automatlåda kostade.

För dig som är ute efter en hyfsat billig bil med det där lilla extra är 164:an ett vettigt begbilköp.

Roligast är 164 E som kom -72 och som har insprutningsmotor. Den maskinen är den vassaste som suttit i 164- och 264-serien. Effekten ligger på 160 hk och prestanda är fina — 0—100 på drygt 10 sek och en toppfart runt 185 km/h.

Naturligtvis gör dessa siffror 164:an till en törstig bil och det är inte svårt att komma upp i två liter/mil vid inspirerad körning eller i stan.

I princip är bränsleförbrukningen den enda nackdelen med 164:an.

Fördelarna ligger i att det

mesta i vagnen är vanliga Volvodelar. Därför är det lätt att hitta billiga reservdelar, t ex på skrotarna.

Samma sak gäller 264:an som har samma uppbyggnad som 244:an. Motorn är visserligen inte av Volvos eget fabrikat utan framtagen tillsammans med Renault och Peugeot. Men samma maskin sitter i Renault 30 och Peugeot 604 och det är inte svårt att hitta begagnade delar till den heller.

Körmissigt är båda vagnarna ganska lika sina billigare bröder. Det är motorn som ger den största upplevelsen. Den äldre motorn är inte lika smidig men istället bjuder den på rå kraft.

Men man kan anmärka på

vägegenskaperna i förhållande till motorvolymen. Den stela bakaxeln och framvagnskonstruktionen matchar inte de 160 hästarna som ryms i 164 E-modellens motor.

264:ans uppförande på vägen är bättre, V6:ans spinner mjukare och tystare och komforten är ungefär lika god som hos konkurrenter som BMW 525 och Ford Granada.

Priserna på begagnade 164/264 hittar du på sidan 4 i vår prislista. Som vanligt gäller att skicket är av större betydelse än miltalet på de äldre vagnarna. För de tidigare årsmodellerna som inte är med i prislistan börjar priset run 5 000 kr.

WILLY PRISKE



Volvo 164 konstruerades för att flirta med den kundkrets som i vanliga fall höll sig till Mercedes och USA-bilar.

Modellen fick ett varmt mottagande från motorpressen. "Äntligen! En svensk motor med amerikanskt temperament" skrev Teknikens Värld 1968.



Volvo 264 kom 1975 och avlöstes 1981 av den nya 760-modellen. Numera har de lyxigare 240 GLT och GLE samma front som 264:an.



Många av 164:orna är utrustade med läderklädsel. Servostyrning, överväxel och automatlåda är också en vanlig utrustning.

## Lätt att jobba med — men rör inte insprutningen

Eftersom både 164:an och 264:an är uppbyggda av i stort sett samma komponenter som sina billigare bröder i 140- och 240-serien är vagnen lättjobbad.

Motorn i 164-modellen är en förlängd B 20 och det enda som skiljer de båda maskinerna åt är vev- och kamaxel. Kolvar, vevstakar och lager är desamma. Även de andra mekaniska delarna under huven är lika. Du kan alltså använda t ex en vattentyp eller generator från 140-serien om dessa skulle gå sönder.

Reservdelstillgången är med andra ord god och det är lättmekat i motorrummet. Två förgasare kan förstas innebära lite problem med synkroniseringen och bränsleinsprutningen (Bosch Elektronik) bör lämnas åt verkstadspersonal.

Volvo 264 är uppbyggd på samma sätt. I princip är det fronten som skiljer den från 244:an.

Motorn är däremot annorlunda. V6:an är framtagen i samarbete med Renault och Peugeot. Samma maskin sitter i de båda

franska märkenas prestigemodeller Renault 30 och Peugeot 604.

Blocket är av lättmetall med instoppade cylinderfoder. Problemet med en sådan konstruktion är att fodren sjunker med tiden.

På äldre motorer innebär detta att topplockspackningen "blåser". Det hjälper då inte att byta packning utan lagringarna till fodren måste bytas.

När det gäller insprutningsmodellerna gäller samma sak som för 164:an — lämna jobbet åt kunnig verkstadspersonal.

Rosten sätter sig på samma ställen som på 140- och 240-serien. Det är skärmar och tröskellådor som rostar mest.

Liksom 240-modellen har 264:an från -75 till -77 års modell problem med otrevlig lackrost.

Om du vill extrautrusta din vagn är det Volvos egna butiker som har det största sortimentet. Där kan du också hitta handböcker och gör-det-själv-blad som behandlar reparationsarbeten.

Ett sätt att snygga till din bil är att byta upp dig i årsmodell genom att göra om t ex en 77:a till en -80:a. De flesta nya bitar pas-

sar på den gamla stommen utan modifieringar. Pengarna du lägger ner lär du ha igen när du säljer bilen.

## Vad kostar delarna och reparationerna?

Volvo 164/264 1974/1975 års modell.

	164-75	264-75
Bromsklossar fram	87:50	87:50
Byte av bromsklossar	218:—	203:—
Paketpris	270:—	284:—
Komplett koppling	1 415:—	1 667:—
Byte av koppling	688:—	1 004:—
Paketpris	1 453:—	1 756:—
Avgassystem exkl grenrör	1 648:—	1 747:—
Byte av avgassystem	426:—	339:—
Paketpris	2 075:—	2 087:—
Komplett stälkastare	99:50	702:—
Framskärm	700:—	895:—
Komplett stötfångare fram	1 562:—	1 634:—
Ett par torkarblad	59:50	59:50
Ett par torkargummi	47:50	47:50
Sotningssats	432:—	420:—
Priserna är hämtade från Volvo Bilia Haga Norra och inkluderar moms.		

## Årsmodellerna du bör hålla ordning på

1968 gör Volvo 164 entré på marknaden som den lyxigaste Volvon någonsin. Motorn är en rak stötstångs-sexa på 2 978 cm<sup>3</sup>. Den utvecklar 130 hk vid 5 000 r/m. Accelerationen 0—100 går på 10,9 sek och toppfarten är 172 km/h. Växellådan är fyrväxlad men kan fås med överväxel eller automat. I standardutrustningen ingår bl a plyschklädsel. Volvo presenterar modellen som en representationsvagn. 1970 förlängs hjulbasen med 2 cm.

1972 presenteras 164 E med bränsleinsprutning. Motorn ger 160 hk vid 5 500 r/m och accelerationen är 0—100 på 10,4 sek, toppfart 181 km/h.

1974 försvinner den vanliga 164:an. Endast E-modellen finns med i programmet.

1975 lanseras den nya generationen Volvobilar. Sifferbeteckningen börjar nu på en tvåa. 264:an bygger på samma chassi som sin billigare broder och får sålunda bl a en spårviddsökning fram och längre nos. Motorn i den nya prestigevagnen är framtagen genom ett samarbete med Renault och Peugeot. Under huven finns nu en bränsleinsprutad V6:a på 2 664 cm<sup>3</sup> och 140 hk vid 6 000 r/m. Toppfarten är 175 km/h och accelerationen 0—100 tar 11 sek.

1976 presenteras en billigare version av 264. Motorn är densamma som förut men utrustad med förgasare i stället för bränsleinsprutning. Effekten är 125 hk. Ekonomimodellen får beteckningen DL medan insprutningsversionen heter GL. Samtidigt presenteras 265:an, en kombiversion.

1977 byter 264 DL namn till GL och GL heter nu GLE.

1978 försvinner den enklare GL-modellen

1981 kommer en ny motor med beteckningen B 28E. Det handlar om en vidareutveckling av den gamla V6-motorn. Volymen är 2 849 cm<sup>3</sup> och effekten ökar till 155 hk. Året efter avlöser den nya 760-modellen 264:an.