

Volvo 164 1968 — 75

SVENSK LYXBIK ÄVEN

Över 600 klubbmedlemmar kan inte ha fel! Volvo 164 är en samlarbil väl värd att hålla rullande i bästa skick. Här i landet har modellen aldrig varit särskilt vanlig, men det sexcylindriga flaggskeppet byggdes faktiskt i ganska stora antal.

Av Peter Haventon

■ ■ ■ De första Volvo-bilarna var fyrcylindriga. Under 1930-talet byggdes uteslutande sexor och först med PV 444 presenterade Volvo åter en fyrcylindrig modell. Ännu fanns dock sexorna kvar. Modellerna hette, från 1946 och framåt, PV 60, PV 821, 822, 831 och 832. Dessutom byggdes sexcylindriga chassin med beteckningarna 823, 824, 833 och 834. Volvos sista chassi med sexa byggdes 1958, dvs det sista på tio år.

Att Volvo skulle vara utan en större modell så länge hade inte alls varit meningen - det bara blev så, som det brukar heta.

I och med att 800-serien upphörde 1958 stod Volvo plötsligt utan en bil som kunde gå i drosktrafik. Varför man så till synes lättvindigt släppte hela taximarknaden är närmast en gåta.

Men så var det ändå. PV 444 och 544 hade bara två dörrar, Amazonen hade för små innermått ingen av dem dög som taxi. Uppenbarligen behövde Volvo en annan bil om man ville sälja fler taxibilar eller litet större vagnar för den ena eller andra sortens representationsändamål.

Och man startade verkligen ett projekt! I mars 1958 började arbetet på projekt 358, en rejäl bil med axelavståndet 285 cm och tänkt att härbärgera inte en sexa utan en V8-motor! Det var den motor som tagits fram till Volvo Philip, en stycksbilen som var så kolossalt lik Kaiser.

Wilsgaard ritade

■ Under våren 1959 började emellertid konstruktörerna fundera på att ge den nya bilen en sexa - bättre kanske, billigare alldeles säkert. Ytterligare ett år senare, i maj 1960, spikades att bilen skulle få en rak sexa på 2,7 liter, som i en senare version skulle borras till tre liter.

Förutom motorns storlek hade man också bestämt en hel del annat. Bilen skulle ha skivbromsar fram, rattväxel, stel bakaxel och möjlighet att montera mellanvägg.

Sedan ett antal år var det

den amerikanskfödde norrmannen Jan Wilsgaard som var formgivningschef hos Volvo. Han hade inte utmärkt sig för stora åthävor och sensationella bilkarosser, men hans Amazon får nog klassas som ett mindre mästerverk.

Wilsgaard ritade nu ett antal förslag till den stora, fortfarande bara tänkta bilen, och med en av skisserna som underlag byggdes också en fullskalemodell i lera. Baktill hade bilen klart Pininfarina-inspirerade fenor (som i sin tur inspirerats av de amerikanska bilarnas former).

Framtill var projekt 358 inte alls olik en Wolseley 6-99 vars första årsmodell var 1959. Denna Wolseley var ritad hos Pininfarina i Italien, och även om 358-grillen var maffigare så är det helt klart varifrån inspirationen måste ha kommit.

Tvärstopp!

■ Nu blev det ingenting av projekt 358, ty kort efter det att fullskalemodellen presenterats för Volvos ledning blev en utredning om stora och små bilar klar. Den visade att de större gick mot en allt mindre marknad, framför allt i det så viktiga USA. Inte underligt, för just vid den här tiden hade de tre stora presenterat sina compacts, och de sålde ju rätt bra.

Det blev alltså tvärstopp för projekt 358.

Ändå låg arbetet med en ny sexcylindrig Volvo inte nere så särskilt länge. I juni 1960 hade Volvos konstruktörer börjat jobba på den bil som skulle bli 140-serien. Den kallades först P660, sedan 1400 och sist 140-serien.

Redan i början av konstruktionsarbetet funderade man på hur det skulle kunna bli med en sexa under huven. 1962 hade man också räknat på saken - tre miljoner skulle det kosta att göra en variant med litet större axelavstånd, trots att man bara skulle behöva ändra partiet framför vindrutan.

Kostnaden avskräckte inte och hos Volvo beslöt man att komma med en sexcylindrig 140 några år efter fyrans



Volvo 164 har genom åren uppskattats av både direktörer och nyblivna körkortsinnehavare. Kraft, slitstyrka och komfort är modellens bästa sidor.



Bakifrån var 164-an förvillande lik storsäljaren 144. Lite mera kromlister, siffrorna 164 samt kromade snobbringar avslöjade att Sveriges bilindustri fått en ny lyxbil.

introduktion. Detta beslut tycks ha fattats redan 1962 - men världen fick vänta ända till i augusti 1968 innan Volvo 164, det nya flaggskeppet, presenterades!

Nykomlingen var i stort sett en Volvo 144 med nosen från projekt 358, fast en mycket

modifierad sådan, och betydligt vackrare än den först utförda.

Frontens likhet med den på Vanden Plas Princess var slående, fast den engelska bilen hade förkromad sarg runt ribborna och dimljus där Volvon ännu bara hade små blanka

galler. Den amerikanska bil-tidningen Road & Track, alltid förtjust i européer, skrev om Volvo 164: "To the 144 add a British front end, luxury fittings and a 3-liter six."

Volvo 164 var bakom vindrutan måttmässigt identisk med 144-modellen, vilket ju inne-

FÖR FOLKET



lades B20, och den som byggdes för 164 benämndes helt logiskt B30. I princip var det en B20 med ytterligare två burkar och volymen hade hoppat upp från två till tre liter, eller 2.978 cc för att vara mer exakt.

Effekten angavs till 145 SAE-hästar vid 5.500 rpm, eller 130 DIN vid 5.000 rpm, som också stundom angavs. Cylinderdiametern var densamma i 140-motorn som i 164, så kolvar och vissa andra delar var identiska, en fördel för senare reservdelsbehövande.

B30-motorn matades av dubbla SU-förgasare och den hade samma typ av nyligen utvecklade avgasrening som den fyrcylindriga motorn.

Interiören höll som sagt samma mått som i 144. Dessvärre var instrumenteringen också lika spartansk som i lillebror. Jag tvekar inte att kalla panelen för tafflig, med sin platta bräda som nödortfäst skylades av ett stycke träimiterande självhäftande plast.

Ynkligt för en bilfabriks så kallade flaggskepp! Och lika ynkligt var det ju att bilen saknade klocka, varvräknare och avbländningsbar backspegel...

Hade motorn och det annorlunda framtaket verkligen slukat alla pengarna? Var det därför som man också envisades med den bandformiga hastighetsmätaren, den som ingen visste var man skulle läsa av farten på? Vid pilens spets eller där bandet fick full bredd?

Krängande skepp

En trevlig detalj var emellertid den korta, klart sportiga växelspaken, ärvd av P1800. Istället för den långa sladdriga sak som försvann rakt ner i lådan på 144, hade 164 en spak nära förarstolen och länköverföring till växellådan. Till den manuella lådan fanns överväxel som extrautrustning.

Köparen kunde också välja automatlåda, mot tillägg, liksom servostyrning. Läder var inte standard det första året utan en högklassig tygklädsel, i varje fall på den svenska marknaden. På sedermera ännu mera välkänt Volvo-manér var stolarna synnerligen ställbara och ergonomiska. Man satt, och sitter, bra i dem.

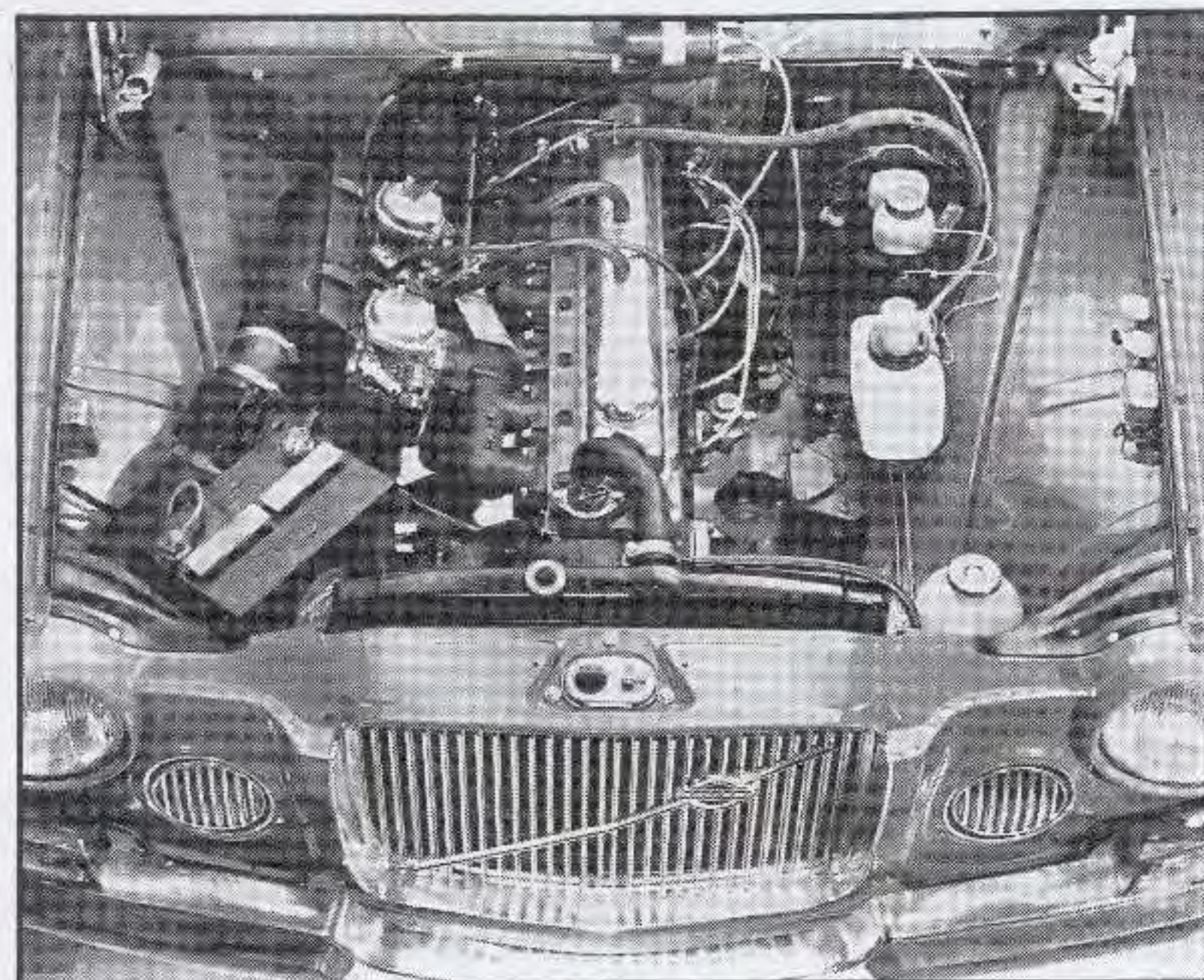
Vägegenskaperna var inte precis det som 164 vann flest vänner på. Bilen var duktig på att kränga, och i samtida reportage visade man oftast bilen med svår slagsida på någon av bilderna.

Styrningen var också litet speciell. I Volvos egen tidning Ratten hette det i ett reportage Vänd!

men nog så viktig för förståndiga farbröder som Christer Glenning!

Hjulbasen i Volvo 164 var 270 cm, dvs precis 10 cm mer än i 140-bilarna. De båda modellerna var inte oväntat lika breda.

144-modellens motor kal-



Treliters-sexan var en stark best som kom att driva en generation av arméns terrängbilar. Med dubbla SU-förgasare gav den 130 hk.

bär att den var tämligen rymlig och att bagageutrymmet var ganska frikostigt tilltaget. Fast lasttröskeln var hög, en konstruktion som gav karossen styrka men minuspoäng i bagagehantering.

Nåja, den saken är oväsentlig i entusiastsammanhang,

DE ÖVERLEVANDE

■ Hur många Volvo 164 som sålts nya i Sverige har vi inga siffror på, men vi vet, via klubben, att det fortfarande finns cirka 6.000 i registret. Drygt hälften av dem är så här års avställda. Dessutom tycks många av rishögarna skrotas ut varje år. Inom klubben tycker man att utskrotningen är positiv. Rishögar på vägarna är inte bra för modellens rykte. Och de bilar som skrotas kan alltid fungera som reservdelsbilar åt bättre rullande exemplar.

PRISERNA

■ En Volvo 164 är sällan eller aldrig en dyrbar samlarbil, i synnerhet inte i dessa tider. Riktiga rishögar som nätt och jämnt kan hanka sig fram för egen maskin kostar kanske 1.500-5.000 kronor. Köp ingen sän, framför allt inte med tanken att renovera den. Du får aldrig igen pengarna.

Fullt åkbara bilar i hyfsat skick brukar man hitta för mellan 10- och 20.000 kronor. Priserna är föga relaterade till årsmodellen, men generellt kan man ändå säga att en fin insprutningsbil är dyrare än en förgasarförsedd. Självfallet är en välutrustad bil också mer attraktiv och ligger därigenom litet högre i pris.

Riktigt fina bilar, orörda eller helt renoverade, kan kosta från 30.000 kronor och uppåt. Det är svårt att ange ett tak, men mer än 60.000 kan det knappast handla om.

Det är egentligen ingen ordning alls på priserna. Klubbordförande Oberg har sett två 74:or som han bedömer som identiska, men de såldes för 5.000 respektive 15.000 kronor! En annan iakttagelse Jon-Erik Oberg gjort är att bilarna värderas olika i skilda delar av landet. I Sydsvenskt tycks bilarna stå lägre i pris än längre norrut.

Som läget är nu på alla bilhandelsfronter så är det självklart köparens marknad - vilket inte alls behöver innebära att bilarna verkligen säljs. Trots allt handlar det ju i de flesta fall om ganska beskedliga summor.

BILMODELLEN SOM INTE FINNS

■ Visst finns det 75:or av Volvo 164! Över 20.000 exemplar byggdes, inget av dem egentligen tänkt för Sverige, men ändå har uppskattningsvis ett hundratal rullat här som nya. Förmodligen var en del av dem tjänstebilar på Volvo. Andra har köpts av envisa kunder som vägrade tro att bilen inte kunde köpas i Sverige.

75:an är något av en kultbil inom själva kulturen. Dels för att den är så sällsynt i Sverige, dels för att den har en del ovanliga drag. Tänk bara på bakljusen som från mitten av årsmodellen är likdana som dem du hittar på 264!

BILEN SOM INTE ÄR VAD DU TROR

■ Volvo 164 TE av 1974 års modell är inte förlängd, som man kanske kan tro utan rejält lyxutrustad. AC, läslampor och nackstöd bak var standard, liksom stereoradio och elantenn. Det finns förresten en del senare 164-bilar som har radioantennen inbakad i framtaket.

KURIOSITETER

■ Förseriebilarna, dvs de som byggdes mer hantverksmässigt innan den verkliga produktionen kom igång, hade chassinummer som började med bokstaven T. Cirka 50 sådana vagnar tillverkades, och av dem finns omkring 20 fortfarande kvar!

Chassinummer som börjar med X var prototyper. Tre sådana har varit registrerade - en av dem har överlevt och finns nu i göteborgstrakten.

USA-bilarna av årsmodellerna 1973-75 hade gasdämpare i stötfångarna, som dessutom hade grövre gods än bilar för andra marknader. Bilar avsedda för USA hade inga dimljus - de var olagliga.

De små prydliga gallren, som redan på andra årsmodellen ersattes av dimljus (utom i USA), var inte alls galler utan täckplåtar med refflor.

B30F-motorn hade lägre kompression i USA-bilarna. Den tappade effekt men klarade sämre bensin.

Från och med 1974 års modell var vevaxeln åttabultad, mot tidigare sex.



Visst var Volvo 164 en ganska elegant bil. Sen gjorde det inte så hemskt mycket om Wilsgaard hade lånat fronten från engelska Wolseley.



Uttecklingen av 164 beskrev inte direkt någon revolution. 1972 års modell hade dock en hel del nyheter. Syntes utanpå gjorde infällda dörrhandtag.

VOLVO 164

om den nya bilen: "Volvo 164 går mycket lätt att styra."

Denna lätthet undgick inte heller mer oberoende skribenter. Stig Björklund i Teknikens värld kallade styrningen en positiv överraskning. Mellan fulla hjulutslag var det 4,75 rattvarv, och det är mycket, men rattandet var lätt, och vänddiametern bara 10 meter.

Pigg & törstig

■ Styrningen hade dessutom variabel utväxling. Mer direkt på landsvägen än vid manövrer i stan. Inte dumt alls, uppskattat också av Road & Track.

Motorn då? Jo, en sexa är alltid en sexa, och särskilt bra att ha om man vill konkurrera med Mercedes och BMW. För sin tid och sin klass uppvisade Volvo-motorn goda prestanda. Bilen toppade 175 km/h och gjorde 0-100 på cirka 11 sekunder, vilket var fullt respektabelt för nära ett kvartssekel sedan - ja så gamla är de första 164-bilarna!

Men en pigg motor straffar sig nästan alltid, och mycket riktigt var Volvo 164 en erkänt törstig rackare. Den drog omkring 30 procent mer soppa än 144, vilket ju stämmer rätt bra med respektive cylindervolymer...

Om sanningen skall fram så var inga biltidningar lyriska när 164 presenterats och provkörts. En fin bil - det var de flesta överens om - men inte en bil som skåpade ut någon av klasskamraterna.

Basversionen kostade vintern 1968/69 25.500 kronor på gatan i Stockholm, med överväxel 26.700, med automatlåda 26.750, med automat plus servostyrning 28.150 kronor.

En föga utrustad Mercedes-Benz 250 kostade samtidigt 29.500 kronor...

Så låg det till med den första årsmodellen av Volvo 164. Ytterligare sex årsmodeller byggdes, men den sista, 1975 alltså, såldes egentligen inte alls i Sverige. Vänd!



VOLVO 164-ÄGAREN

■ Den som äger fyra stycken Volvo 164 måste anses vara både övertygad och väl-försedd. Så är det med Lennart Skonare, som bor i trakten av Hallstavik. Sedan 1978 har han varit modellen trogen, och han har kört nästan 30.000 mil i sina 164-bilar!

Den vita på bilden här är en -74, de övriga tre är av -73 års modell. Den nyaste bilen är också den som gått minst - med 14.000 mil på mätaren är det nästan en lågmilare. Hans övriga bilar har gått sammanlagt 80.000 mil. Arbetshästar trots stor törst - men åker man komfortabelt kan det få kosta litet extra vid bensinpumpen.

— Visst drar 164:an mycket soppa, säger Lennart. I stan blir det minst 1,6 liter milen, men jag har aldrig fått en förbrukning på mer än två liter... Och på landsväg håller det sig faktiskt på litern. En gång när vi körde genom Danmark och bensinen var extra dyr körde jag så snällt jag kunde och fick ner förbrukningen till 0,92 liter milen!

Lennart ser uppenbarligen flera fördelar med Volvo 164. En av dem är att det inte är särskilt svårt att hitta delar, en annan är att de här bilarna är klart komfortabla.

— Men det som gör den här modellen är motorn, säger Lennart. Den raka sexan med fint bottendrag är härlig, och mycket kvick. Litet grann som en amerikansk motor. Bra i starten, men kanske inte så vansinigt snabb.

Fast Volvo 164 hade för sin tid goda fartresurser. Den är en förträfflig vägvagn, om man åker rakt fram, men är inte speciellt kul på krokig väg. Rätt framtung och ganska understyrd. Kränger kraftigt.

— Det går att få mycket bättre väghållning, berättar Lennart. Med hjälp av en uppsättning amerikanskstillverkade krängningshämmare, där speciellt den främre är mycket grov, blir det stor skillnad.

På 30.000 mil märker man vad som är problematiskt med en bilmodell. Och enligt Lennart är det inte så mycket.

— Själv har jag aldrig haft några problem med insprutningen. Bilarna startar alltid lätt ner till minus 20 grader, fortsätter Lennart Skonare. Sedan börjar startmotorn gå trögt. Men man får aldrig hjälpa till med gasen! Då blir det sura stift som måste ur och vädras.

Ett kul jobb i vinterkylan.

En svag punkt är sömmarna i den annars trevliga skinnklädseln, anser Lennart. Och på vänster sida av förarstolen har stolsramen alltid nött hål på galonet...

— Kopplingen är tung, som på en 500-hästarsbil, eller en traktor! Vilket inte alls hindrar att Lennart Skonare fortsätter sitt liv omgiven av Volvo 164, alla tämligen körbara och de flesta med många mil under hjulen.

RESERV-DELARNA

■ Som väl alla vet har bilfabriker i alla tider varit överdrivet pigga på att skrota ut delar. Fullt så illa är det inte längre, och Volvo gör sitt bästa för att inte låta gamla delar malas sönder till ingen nytta alls. Men för Volvo är hanteringen av de många önskemålen från skilda klubbar ett problem. Därför önskade Volvo skicka samtliga utsorterade delar till en gemensam kontaktinstans, dvs en gemensam kontaktadress till alla klubbarna.

Så blev det också, och detta centrallager, där man får handla om man är medlem i en Volvo-klubb, ligger i Köping. Det kallas SVIS, vilket betyder Svenska Volvo-klubbar i Samverkan. Adressen är SVIS, Box 2053, 731 02 Köping, och telefonnumret 0221-284 45 med teletid torsdagar kl 19-21. En sån här funktion är ovanlig, och Volvos hjälpsamhet mot entusiasterna är näst intill unik.

En hel del av reservdelarna som kommer till Köping är sånt som är föga eftertraktat, en del har varit svår-sålt hos återförsäljarna på grund av allt för höga priser, men det finns också godsaker att hitta.

Priserna på de delar man köper hos SVIS är låga, och strängt taget handlar det inte om priser, utan ersätt-

FÖRÄNDR

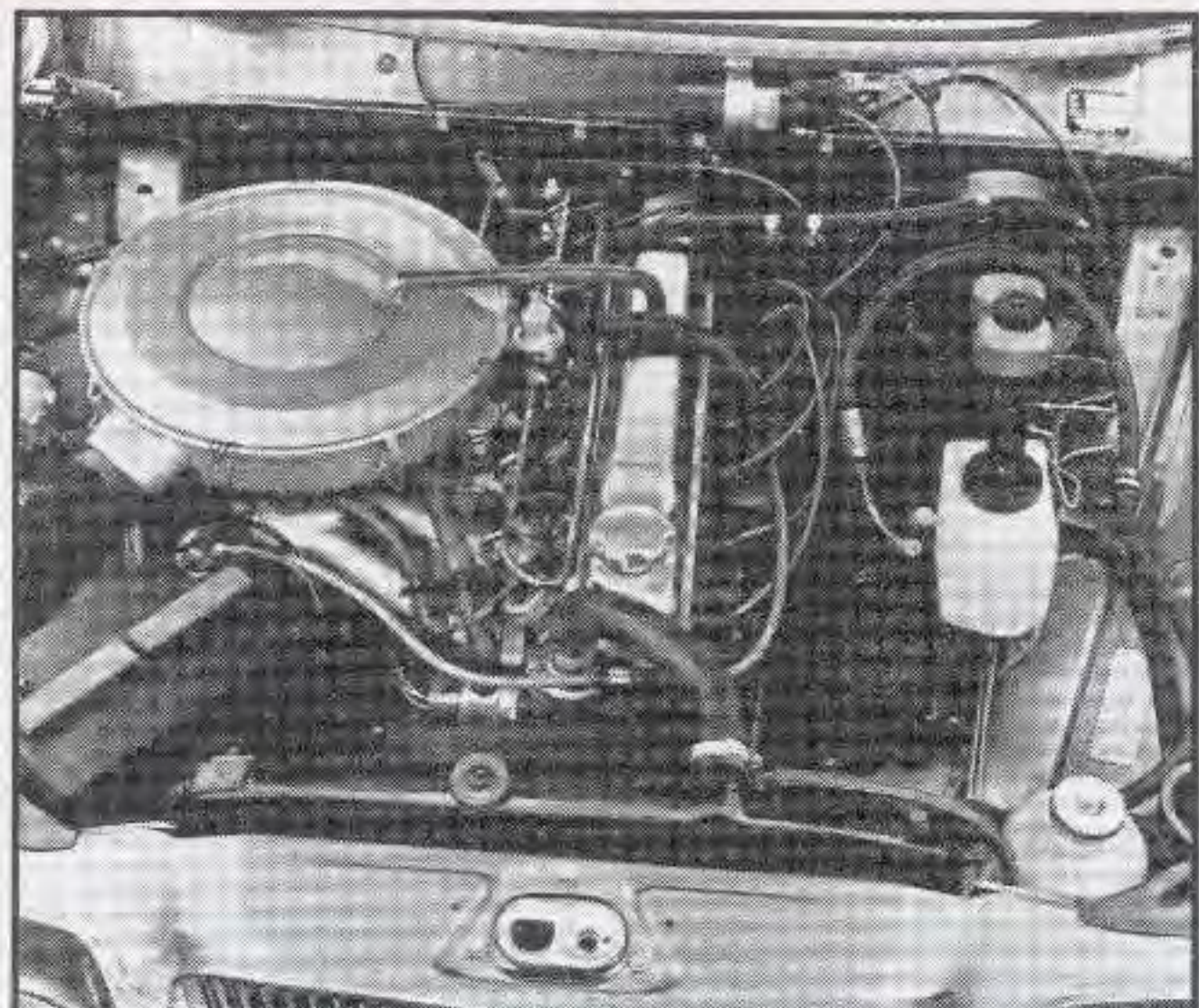
■ 1969 års modell: Debut i augusti -68 som en större, starkare, lyxigare, kort sagt kraftigt omarbetad 144.

Årets färger var svart, skiffergrå, karminröd, medelhavsblå, kungsblå, californiavit, saharagul och djupgrön.

1970 års modell: Inga större förändringar, dock: dimljus där gallren suttit, nackstöd och rullbälten fram, läderklädsel standard (tyg mot beställning), 55A-generator, varningsblinkers, tonat glas.

Årets färger var svart, pärlgrå, karminröd, vinröd, medelhavsblå, kungsblå, stålblemetallik, californiavit, safarigul och djupgrön.

1971 års modell: Fler synliga nyheter än föregående år. Nya fälgar, 5,5 tum breda, andra kromringar, servostyrning standard, elektrisk klocka.



1972 kom även elektronisk bränsleinsprutning. Det gjorde B30-an ännu starkare — 160 SAE-kusar.



Från 1970 års modell var läderklädsel standard. Instrumentpanelen var i enklaste laget för en lyxbil.

ning för hanteringen. Mycket av materialet har ju SVIS inte haft annat än lagerkostnad för.

Det som 164-ägaren inte söker hos SVIS hittar han förmodligen ännu lättare hos den lokale Volvo-återförsäljaren. Faktum är att förvånande mycket finns kvar. Det mesta i plåt är fortfarande tillgängligt, fast ett frontstycke betingar 3.500 kronor, att jämföra med motsvarande del för 140 som bara kostar 1.000 kronor. Framskärmarna är billigare: 865 kronor styck. Bakom framrutan lättar allting så att säga, för där är ju praktiskt taget allt gemensamt med 140-serien. Det som till äventyrs inte finns i original går ofta att hitta som ekonomibitar.

Behöver din 164 ny bakaxel? Inga problem? Du monterar en 140-axel? Glöm det! Den passar visserligen perfekt, men innanmätet är annorlunda och axeln håller inte i längden.

Det som är verkligt knivigt att hitta är sånt som inte är väsentligt för bilens framförande, dvs lister, emblem och inredningsdetaljer.

Helt slut är lagret av dimljus - ser du några på en marknad så köp!

Att hålla bilen rullande är alltså inte så svårt - att hålla den snygg och komplett kan kräva litet större insatser.

Att gå på skroten för att hitta reservdelar till Volvo 164 är ingen idé. Det finns knappast några 164-bilar där, men gäller det delar som är gemensamma med 140-serien så är utsikterna att lyckas givetvis desto större.



Sista tillverkningsåret var faktiskt 1975 och inte -74 som många tror. Men de flesta av de drygt 20.000 exemplaren gick på export.



Stämningsbild från lyckliga år. En ny 164 utanför Volvos Kalmarfabrik, en anläggning som nu fått nedläggningsdom av Göteborg.

INGARNA OCH FÄRGERNA

Årets färger var svart, vit, pärlgrå, safarigrå, röd, vinröd, mörkgrön, mörkblå, stålblå och guldmetallik.

1972 års modell: Flera stora förändringar: B30E-motorn med elektronisk insprutning och 160 SAE, ändrad automat med golvspak, manuella lådor får ändrade utväxlingar på ettan och tvåan, ventilerade skivbromsar fram, mittkonsol under instrumentbrädan, smalare nackskydd, summer för glömt ljus, bältesvarnare från årsskiftet, ny ratt, dörrhandtag infälda i dörrarna.

Årets färger var svart, vit, vinröd, mörkgrön, mörkblå, ljusblå och guldmetallik.

1973 års modell: De mest synliga förändringarna. Rak stötfångare fram och därigenom en nertill något kapad grill, halogenljus, nytt bakparti med större bakljus, sidokrockskydd i dörrarna,

barnsäkra dörrlås bak, ny instrumentpanel, ny ratt och nykonstruerat ventilationssystem med betydligt bättre kapacitet.

Årets färger var vit, orange, vinröd, mörkgrön, mörkblå, ljusblå, grönblå och guldmetallik.

1974 års modell: Kraftiga stötfångare, nya backspeglar på dörrarna som nu blivit av med ventilationsrutorna, under skalet är hela bakdelen omkonstruerad med ett nytt balksystem, bränsletanken säkrare placerad ovanför bakaxeln, strålkastarnas ljusöppning ökad till 180 mm, spolare och torkare på strålk., eluppvärmd förarstol, ryggstödslutning regleras nu med ratt, glödtrådsvakt för halv-, broms- och bakljus, taklucka standard på svensksålda bilar.

Årets färger var vit, mörkblå, orange, mörkgrön, ljusgrön, mörkblå, ljusblå, beige och kopparmetallik.

1975 års modell: Nästan okänd i Sverige då alla bilar detta år gick på export. Förbättrad bakaxelupphängning (som på Volvo 264), handbromsspaken mellan stolarna, fram- och bakseten utformade som i 264, elhissar fram standard, liksom AC. Motorn betecknades nu B30F och var rejält avgasrenad med exempelvis EGR, på vissa marknader också försedd med katalysator. Fälgarna var djupare, och bilarna hade alltid sidomarkeringsljus eftersom de var avsedda för export, de flesta till USA. Om bilen beställdes med taklucka levererades den med velourklädsel istället för skinn. Varför kan man ju undra... Automatlåda var standard och överväxellåda enda alternativet.

Årets färger var vit, mörkblå, orange, mörkgrön, ljusgrön, mörkblå, ljusblå, beige och kopparmetallik.

PRODUKTIONEN

När Volvo 164 började byggas sensommaren 1968 var Torslanda-fabriken nyligen invigd. Den hade en beräknad årskapacitet på cirka 200.000 bilar, men produktionstakten låg vid denna tid på cirka 140.000 vagnar om året. Det fanns alltså gott om kapacitet, god plats för en ny modell. Volvo 164 av 1969 års modell nådde upp i 14.100 enheter, men därefter låg varje år tillverkningssiffran över 20.000-strecket.

1969: 14.100 1970: 20.200 1971: 20.390 1972: 21.600

1973: 28.500 1974: 20.617 1975: 20.601

Sedan modellen fått insprutningsmotor och sedan en hel del exteriör-förändringar genomförts - och sedan bilen fått ny instrumentpanel gick försäljningen som bäst. Men de stabila tillverkningssiffrorna visar också att hela tanken bakom Volvo 164 var helt rätt. Modellen ersattes hösten 1975 av Volvo 264, en sexa som dock hade en något kortare hjulbas, nämligen 264 mot 272 cm.

LITTERATUREN

Hittills har ingen dristat sig att skriva en bok om de sju årsmodellerna av Volvo 164. Däremot finns det naturligtvis teknisk litteratur att få tag i. Volvos egna servicehandböcker är uppdelade i häften som vardera täcker ett delsystem i bilen. Dessa häften går att beställa hos återförsäljarna och kostar mellan cirka 50 och 140 kr styck, plus moms och ev porto.

Den lidelsefullt intresserade skaffar sig förstås alla de 19 häftena... Men det finns något som är ännu bättre, och dessutom klart billigare. Det är de så kallade Master Manuals, en för varje årsmodell. Alla finns tillgängliga utom för 1974 års modell. Priset är för närvarande 500:- plus moms. En Master Manual innehåller allt du behöver veta, men nackdelen är att de är engelskspråkiga. Tydligen finns bara ett tiotal ex kvar av varje, så skynda till din handlare, eller ta dem via klubben. Det är också fortfarande möjligt att från klubben beställa nya, otummade instruktionsböcker för årsmodellerna 1970, 1971 och 1972. De kostar, för medlemmar, 55 kr/st plus porto. En reservdelskatalog är naturligtvis också guld värd. Den bör kunna beställas hos en återförsäljare, men stöter du på patrull så kontakta klubben.

KLUBBEN FÖR 164

Sverige är ett folk av föreningsmänniskor. Därför förvånar det knappast att vissa märken har flera klubbar, och att exempelvis Volvo 164 också omhulats på detta sätt. Utan att gå in på detaljer så har det tidigare varit en del strul på denna front, men det som gäller nu är Volvo 164 Club of Sweden. För en utomstående betraktare förefaller detta var en väl fungerande klubb, som gör mycket för sina över 600 medlemmar med tillsammans kanske 800 bilar. 164-Journalen utkommer med några nummer per år och innehåller sedvanligt klubbmaterial med många siffror och listor på sånt som behövs för att hålla bilarna rullande i gott skick. Adressen till klubben är Volvo 164-klubben, c/o Öberg, Åkerbyvägen 90, 185 35 Täby. Tel 08-792 37 30.

PROBLEMEN

En Volvo 164 bara går och går, som den snabba traktor den är. Ja, så ungefär uttrycker sig klubbordförande Jon-Erik Öberg. Men problem då? Ja, visst är det rosten som besvärar mest. I hjulhuskanter, i gångjärnsfästen, i framvagnsbalken och dess fäste i karossen. Men maskinellt, hävdar ordföranden, är bilen nästan outslitlig. "Den tickar och går - när den tickar litet mer är det dags att fixa ventilerna."

På framför allt E-modellerna kan man hitta en del glapp i kardan. Hissa upp och kolla.

Vid det här laget har de flesta 164-bilar rullat många mil. Vid 20-30.000 mil är det inte så underligt om det viner en del från växellådan. Kan förstas avhjälpas, enklast med en utbyteslåda, i synnerhet om det är en automatbil.

Ett typiskt fel är en kärvande handbroms. Det gäller framför allt automater, där handbromsen bara används vid det årliga besöket på bilprovningen!

Ett standardfel är att sömmarna på sätena spricker, särskilt på förarstolen. Torrsprickor i lädret är heller inte ovanliga.

Insprutningen brukar få en del kritik, men helt rättvist tycks detta inte vara. Fast - för säkerhets skull - köp en reservdelsbil om du har en E-modell. Börjar åkbilens insprutning krångla så rekommenderar Jon-Erik Öberg det beprövade systemet med komponentbyte tills motorn går bra igen. Det är i alla fall i stort sett så dom gör på verkstäderna, fast där är det dyrare...

Volvo 164-klubben har ett eget, mindre reservdelslager. Det fanns redan innan SVIS bildades.

FYNDBÖRSEN KÖPGUIDEN



Sollucka var ett populärt tillval på Volvo 164. På 1974 års modell var luckan standard. Men var inte damen rädd att hatten ska blåsa av?

Även ordningsmakten uppskattade 164-an men 144 var givetvis långt vanligare. Kanske hämtade man finare skurkar i 164.

VOLVO 164

1972 innebar de största förändringarna under modellens livstid. Flera stora nyheter: motorn kallades nu B30E, och bokstaven stod naturligtvis för elektronisk insprutning, automaten ändrades och fick golvmonterad växelväljare, skivbromsarna fram blev ventilerade, den taffliga instrumentbrädan fick nytt utseende med konsol ner mot kardantunneln och så blev dörrhandtagen infällda i karossen.

Insprutningsmotorn gav 160 SAE-hästar men också bättre bränsleekonomi, även om ingen Volvo 164 någonsin betraktats som bränslesnål...



Ge synpunkter

■ Köpguiden är ett resultat av läsarkontakterna. Fortsätt därför att ringa (0455-353 28) eller skriva (Köpguiden, Box 529, 371 23 Karlskrona). **OBS: ej för tidningsbeställningar!**

Importera själv

■ Du som planerar att importera en bil själv har nytta av Bilsport nr 12 och 13 1990. Importtidningarna kostar 30 kr st och beställs genom förlaget via ett postgiroinbetalningskort (se rutan om tidigare köpguider).

POSTGIRO SVERIGE		INBETALNING / GIRERING A	
Mottagarens beteckning		Kontonummer	
BESTÄLLER BILSPORT		615470-2	
NR 22/86 26/86 OCH 3/87		BILSPORT	
A 30KR STYCK		BENGT JONSSON TAMGATAN 6 111 13 MURFORS	
		90	

Tidigare Köpguider

■ Du som har missat någon Köpguide kan efterbeställa dem för 30 kr st (förskott). Skriv till postgirokonto 61 54 70-2 och betalningsmottagare Bilsport. Texta (obs: **texta**) namn & adress på inbetalningskortet.

BS 9-91 Saab 900 Turbo
BS 10-91 Golf GTI
BS 11-91 Corvette
BS 12-91 Peugeot 205 GTI
BS 13-91 Porsche (ej 911)
BS 14,15-91 Camaro
BS 17-91 BMW 3-serien (slutsåld) Kopia!
BS 18-91 Opel GSi/GTE (Kadett)
BS 19-91 Pontiac Firebird
BS 20-91 Mercedes 190/200/300
BS 21-91 Ford Mustang
BS 22-91 Alla Volvo turbo
BS 23-91 Classic Chevy 1949-62
BS 24-91 Alfa Romeo GT/GTV/75/164
BS 25-91 Oldsmobile fullsize 1950-70
BS 26-91 Alla Audi quattro
BS 1,2-92 Cadillac 1950-70
BS 3-92 Volvo P1800
BS 4-92 427 Cobra, Shelby-

Mustang
BS 5-92 BMW 5-serien
BS 6-92 Buick fullsize 1950-70
BS 7-92 Volvo Amazon
BS 8-92 Pontiac fullsize 1950-70
BS 9-92 VW Typ 1
BS 10-92 Fullsize US Ford 1955-75
BS 11-92 Toyota Celica
BS 12-92 Dodge fullsize 55-75
BS 13-92 Opel GT, Manta, Calibra
BS 14,15-92 Jaguar XJ6/XJ40
BS 17-92 MGA, MGB, MGC, V8, Midget
BS 18-92 Porsche 911
BS 19-92 Chrysler fullsize 1955-75
BS 20-92 Volvo PV
BS 21-92 Classic T-Bird 55-57
BS 23-92 Saab Sonett
BS 24-92 Caprice 1977-93
BS 25-92 Opel Kapitän 38-70
BS 26-92 Edsel 1958-60