

# Präktig lyx



## Dr. BOSSE TESTAR!

# Volvo 164



Orden Villa, Vovve och Volvo har blivit symboler för medelstens liv, så långt från Mercedes och Jaguar man överhuvudtaget kan komma. Ändå är det just en Volvo som kan konkurrera med halvgamla lyxbilar om du söker en hobbybil med gott om reservdelar, hög komfort, rak sexa och reslig grill. Volvon har visserligen ett betydligt tråkigare image än tysken och engelsmannen men när det gäller hur lättmekad vagnen är och hur mycket bil du får för pengarna, så står Volvon i en klass för sig.

**M**in första kontakt med Volvos lyxbil uppstod i början på 70-talet. Jag gick sista året på gymnasiet och varje dag började med en biltävling. Första racet berodde på att någon försovit sig men snart tampades alla mot alla under de tre milen till skolan. Vi var ett gäng grabbar som pressade våra Volvo PV, Fiat 124, Peugeot 404, SAAB tvåtakt eller Opel Kadetter till det yttersta. Kampen var alltid mycket jämn - utom de gånger Boel blandade sig i leken. När hon fick låna sin pappas Volvo 164 var vi andra chanslösa. Som en extra markering av överlägsenhet brukade hon och hennes tjejkompisar nonchalant och samtidigt peta sig i näsan varje gång de blåste förbi en bil med killar - sådant glömmar man aldrig.

Även under åren som Volvomekaniker kvarstod 164:an som min favoritbil. Den modernare 264:an blev visserligen mer komfortabel men saknade

164:ans hästkrafter och resliga grill. Alla barnsjukdomarna hos 264:ans lättmetall-V6:a påverkade mina negativa känslor lika mycket som 164:an fick mitt anglofila hjärta att slå hårdare. Förutom bristen på ädelträ påminner en 164:a nämligen en hel del om bilar som Rover och Alvis.

Alltihop började redan 1958. Vid den tiden hette bilen nr 358 och påminde mer om en amerikanare med sin stora V8:a. Ett par år senare var motorkonceptet förminskat till en rak sexa på 2,7 eller 3,0 liter. Andra kriterier för konstruktörerna var skivbromsar fram, rattväxel och plats för en glasvägg mellan fram- och baksäte. Amazonens pappa, Jan Wilsgaard, kreerade ett antal designförslag som slutade med en Wolsley-liknande skapelse av lera i skala 1:1. Detta kom att bli 164:ans urmoder - åtminstone när det gällde grejerna framför vindrutan. Resten av bilen byggde i huvudsak på en modifierad Volvo 144. Den fyrcylindriga B20-

möllan på två liter förlängdes med två cylindrar och döptes till B30. Bilen fick också en grövre kraftöverföring och lyxigare inredning. Förutom axelavståndet var det mesta annars som i en vanlig 144:a - även den plastiga instrumentbrädan med sin hastighetsmätare av termometertyp.

Den gammalmodiga hastighetsmätaren hängde med i allt för många år men resten av bilen förbättrades ganska snabbt. Största förändringen var införandet av elektronisk insprutning som höjde effekten till 160 kusar. Tack vare de ventilerade skivbromsarna kunde kraften också utnyttjas till fullo. Vägen fick bara inte svänga för mycket eftersom chassit var mer anpassat för komfort än sport. Vid allt för inspirerad körning krängde bilen som ett segelfartyg och i tidningarnas nybilstester fanns det alltid någon bild på en 164:a med svår slagsida.

På Autobahn trivdes bilen desto bättre. Bränsletörsten var dessvärre svår och Volvo hade därför ställt insprutningen så magert som det bara var möjligt. Detta gav i sin tur en dålig kylning av kolvarna som faktiskt kunde smälta om man låg allt för länge på full gas. På svenska vägar var en 164:a däremot ett under av pålitlighet.

Min egen favorit är 1973 års modell med smalare stötfångare, lägre grill samt nytt bakparti med större bakljus. Bilen är även (i mitt tycke) betydligt trevligare invändigt med "riktig" hastighetsmätare, snyggare ratt och bättre ventilationssystem.

Motpolen är 1974 års modell vars kraftiga stötfångare gav bilen ett vulgärt och klumpigt utseende. De flesta vande sig emellertid efter några år eftersom utrustningen och de tekniska lösningarna kompenserade utseendet.

Sista årsmodellen för 164:an blev 1975 men då såldes modellen inte längre i Sverige. De flesta exemplaren gick istället till USA och denna årsmodell är därför så gott som okänd i Sverige. Några exemplar finns dock här i landet och de har en hel del gemensamma nämnare med sin avlösare - 264:an.

Trots att 264:an växte fram ur 164:an tycker jag inte att man kan jämföra de bägge modellerna med varandra. För att du riktigt ska förstå 164:ans storhet vill jag istället likna den vid ett annat nationalmonument - den Nordsvenska hästen. Ingen annan hästras kombinerar styrka, snabbhet, tålighet mot svår köld och lång livslängd som en nordsvensk. Den enda skillnaden gentemot bilen är att det hela tiden föds nya hästar, men Volvo kommer aldrig mer att tillverka 164:an.

Idag är alltså alla 164:or gamla bilar med all vad det innebär av oxiderade elanslutningar, rostig plåt, sliten mekanik och sönder-torkat gummi. Trots detta verkar de överlevande exemplaren förunderligt pålitliga. Enligt medlemmarna i klubben brukar inte ens den elektroniska insprutningen krängla mer än i undantagsfall - men efter ett sådant uttalande tillägger de alltid:

- Ta i trä.

## Årsmodellerna

Denna lista tar inte upp alla små detaljförändringar. För den som vill veta mer rekommenderas ett medlemskap i klubben.



**1969** Detta är första året för 164:an och Volvo hann tillverka 12 199 exemplar innan det blev dags för en ny årsmodell.

**1970** Nu kom det en massa nya prylar såsom dimljus, nackstöd fram, rullbälten fram, läderklädsel, 55A generator, varningsblinkers och tonat glas. 20 200 exemplar tillverkades.

**1971** Att servostyrningen äntligen blev standard berodde antagligen på att bilen samtidigt fick bredare fälgar (5.5"). Tillverkade exemplar: 20 390.

**1972** Bilen blev ordentligt snabb med elektronisk insprutning och 160 hk. Automatlådan fick samtidigt golvväxelspak. De främre bromsskivorna blev ventilerade och dörrhandtagen fälldes in i karossen. Tillverkade exemplar: 21 660.

**1973** Fronten fick rak stötfångare och något lägre grill. Bakpartiet ansiktslyftes och fick större bakljus, bakdörrarna blev barnsäkra, instrumentbrädan uppdaterades och ventilationssystemet fick bättre kapacitet. Tillverkade exemplar: 28 500.

**1974** Stötfångarna blev STORA och dörrarna fick helsvetsad fönsterbåge utan ventilationsruta. Hela bakdelen omkonstruerades med ett nytt balksystem. Bränsletanken flyttades till en säkrare plats närmare bakaxeln. Strålkastarna fick halogenlampor. Förarstolen blev eluppvärmd och taklucka blev standard på bilar avsedda för Sverige. Tillverkade exemplar: 29 617.

**1975** Bakaxelupphängning som Volvo 264, handbromsspaken placerad mellan stolarna. Stolar och baksäte som i 264. Både elhissar fram och AC blev standard. En bit in på året byttes bakljusen ut mot en bredare modell.

Motorn kallades B 30F och var försedd med en massa avgasreningssprylar, på vissa marknader även med katalysator. Fälgarna liknade de tidigare men hade ett större djup. Samtliga bilar var avsedda för export och försågs därför med sidomarkeringsljus. På dimljusens plats satt signalhornen. Automatlåda var standard och överväxellåda det enda alternativet. Av de 20 613 exemplar som tillverkades finns det ca 40 stycken i Sverige.

## Litteratur

Volvos egen servicelitteratur behandlar var sin del av bilen såsom bromsar, el, motor eller kaross. Tyvärr är många av trycksakerna utgångna, men du kan hitta begagnade på volvomeetings. Därutöver finns även Volvos "Master manual" - servicelitteraturen för en årsmodell samlad i en bok!

\* Brooklands Volvo 1957-1974 Återtryck av amerikanska Road & Tracks biltester, 100 sidor med engelsk text.

\* Gold Portfolio Volvo 140 & 160 Series 1966-1975. Tester och artiklar från den tid när bilarna var nya men även tips skrivna i modern tid, engelsk text.

## Klubben

Volvo 164 Club of Sweden bildades 1987 och har ca 700 medlemmar. De flesta kommer naturligtvis från Sverige men många andra länder är också representerade eftersom ett medlemskap gör införskaffandet av böcker, delar och försäkringar billigare och lättare.

Klubbtidningen, 164 JOURNALEN, är en stor hjälp för alla som äger eller tänker köpa en 164:a men direktkontakten mellan medlemmarna är nog den största fördelen. Medlemsavgiften är 250 kr inom Sverige, 295 kr inom Skandinavien och 320 kr för övriga världen.

Förkortningen "SVIS" står för "Svenska Volvo klubbar I Samverkan" och är en ideell paraplyorganisation för PV-, Amazon-, 140-, 164- och P1800-klubben. SVIS-lagret i Köping sköts av frivilliga och är bara tillgängligt för medlemmarna i de svenska Volvo-klubbarna.

Vill du veta mer så är det bara att kontakta:

Volvo 164 Club of Sweden  
Sätuna 7310  
761 91 Norrtälje  
Tfn: 08 792 37 30 (telefonvarare)  
Fax: 070 383 44 98  
e-post till: mail@164club.org

Du kan också gå in på klubbens hemsida:  
www.164club.org  
eller kontakta:  
Jon-Erik Öberg  
Tel: 0175 604 61  
eller 0705 686 164



## DR. BOSSES ANALYS!



### GRÖN GUBBE!

- Lättmekad
- Prisvärd
- Komfortabel



### RÖD GUBBE!

- Volvo 140-känslan
- Rostar överallt
- Rattkänsla som en jänkare

## Fakta: Volvo 164

### Fällor & fel

#### Motor

\* På B30 E från och med 1972 sitter det en oljekylaren vid oljefiltret. Denna lilla kylare vill ofta läcka in motorolja i kylarvattnet och vatten i oljan.

\* Kamaxlarna är inte speciellt slitstarka. En nedgången kamaxel indikeras av att motorn låter blurigt och inte vill varva ut ordentligt.

\* Förgasarna fungerar utmärkt men bör renoveras med nya nålar, munstycken och flottörventiler samt synkas av någon som kan jobbet.

\* Om bilen stått still länge - ett år eller så - kan insprutarna läcka. Gummislangarna till insprutningen kan också torka när bilen vinterförvaras - åtgärda genom att byta slangarna.

#### Transmission

\* Växellådan (M400) har kul-lagrad bottenaxel. Om växellådan väsnas på ettan, tvåan och trean men inte på fyran så är det bottenaxellagren som vill bli bytta.

\* Overdrivens solenoid (magnetventil) måste vara rätt justerad annars bränns lindningen.

#### Rost

\* Framaxelbalken vill rosta på alla årgångarna men av någon konstig anledning är bilarna av 1974 års modell känsligast på den här punkten.

\* Karossen rostar överallt men mest i tröskelhöjd.

\* Reservhjulbaljorna är bilarnas största rostsamlarna.

\* Bilarnas näst vanligaste rostsamlare är den plats där balkarna som håller fast framskärmmarna möter plåtarna som håller fast huvgängjärnen.

#### Chassi

\* Trögstyrd 164:or (utan servostyrning) har ofta undre kulleleder med rost innanför gummidamaskerna.

\* En orenoverad 164:a måste få alla chassibussningar utbyttas innan komforten kan avnjutas till fullo.

Total produktion	153 179 exemplar	
Motor		Rak 6:a. Topp och block av gjutjärn
Cylindervolym	2980 cc	
Borr x slag	88,9 x 80 mm	
Kamaxlar	En underliggande	
Bränslesystem	B30A Dubbla förgasare	
	B30E Insprutning	
	B30F Insprutning med avgasrening	
Effekt (Hk)	B30A	130/5000 (DIN)
	B30E	160/5500 (DIN)
	B30F (1972)	145/5500 (DIN)
	B30F (1973-1975)	138/5500 (SAE)
Vridmoment (Nm)	B30A	210/2500 (DIN)
	B30E	235/2500 (DIN)
	B30F 1972	220/2500 (DIN)
	B30F 1973-1975	215/3500 (SAE)
Transmission		Motorn fram, bakhjulsdrift
Man. växellåda		4-steg eller 4-steg + överväxel
Aut. växellåda		3-steg
Hjul		
	1969-1970	4.5J x 15
	1971-1974	5.5J x 15
	1975	5.5J x 15
Chassi		Självbärande kaross
Framvagn		Dubbla triangellänkar, skruvfjädrar
Bakvagn		Stel axel, skruvfjädrar
Styrning		Skruv och rulle
Bromsar f/b		Skivor/skivor
Dimensioner		
Längd	1969-1972	4715 mm
	1973 (USA & Kanada)	4880 mm
	1973 (övriga)	4720 mm
	1974-1975	4870 mm
Bredd	1969-1971	1735 mm
	1972	1705 mm
	1973	1707 mm
	1974-1975	1710 mm
Höjd	1969-1971	1440 mm
	1973	1442 mm
	1974-1975	1450 mm
Axelavstånd	1969-1970	2700 mm
	1971-1975	2720 mm
Spårvidd		1350 mm
Tjänstevikt	1969-1972	1360 kg
	1973 (USA & Kanada)	1400 kg
	1973 (övriga)	1375 kg
	1974-1975	1400-1430 kg
Toppfart	B30A	165 - 175 km/h
	B30E	185-190 km/h
0-100 km/h	B30A	11-12 sek
	B30E	9-10 sek