



75-åring i full aktion Svenskbyggda Triumphs American Motors Flygande fiskebåt

NR 4 2003 PRIS 44:- DANMARK 49:- DKK, NORGE 54:- NOK,
FINLAND 6,50 EURO, INKL. MOMS.

NOSTALGIA

Lyxbilen
från Volvo

Nostalgia
10 år



TIDSAM
0921-04



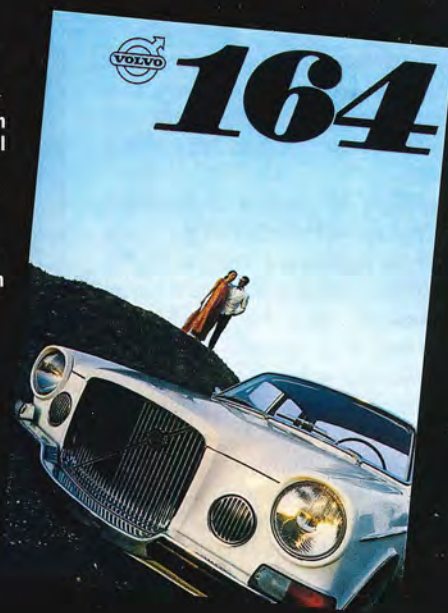
7 388092 104404

Poporaklet Klas Burling • Köpguide: Saab 99 • Skarpnäck • Ford 100 år



Första årsmodellen av Volvo 164 framför Dramaten i Stockholm. Rätt miljö för en lyxlimousine. Ägaren Johan Westrell i bakgrunden ledsagar Eva-Lotta Stenbom nedför trapporna till den ombonade och varma kupémiljön.

År 1969, efter över tio år utan sexcylindrigt motoralternativ, var Volvo tillbaka med motortypen. Den här gången i en lyxigare bil än någonsin. Att det i botten var en vanlig 140 lyckades man dölja med hjälp av den radikala fronten där Volvos symbol med den snedställda listen åter dök upp sedan den försvann på 30-talet. Att visa den nya fronten var genomgående för alla 164:ans broschyrer det året.



Lyxlimousinen från Hisingen

Med Volvo 164 fick Sverige åter en sexcylindrig lyxbil. Visserligen såg den i vissa vinklar ut som en vanlig 144, men utrustningen var generösare och den egna fronten markerade skillnaden. Möt en ung veteran.

Av Göran Ambell & Peter Haventon (text), Hagen Hopp (foto)

Kommentarerna om Johan Westrells Volvo 164 utanför Dramaten i Stockholm var många och intresset för "Lyx-Volvon" stort.

"Är den alldeles ny"? frågade några som kom ut från teatern. "En sån där hade ju varenda direktör här på Östermalm på 70-talet", mindes en annan besökare.

Ändå är Volvos 35 år gamla flaggskepp förvillande lik en vanlig 144. Framifrån däremot, markerar den stora, rektangulära grillen skillnaden. Fortfarande märks det att Volvo 164 är något extra. Precis som när den presenterades hösten 1968.

– Jag föll för 164:an redan när jag fick provsitta den som 18-åring, berättar Johan, som ägt sin bil i 14 år.

Visst var Volvos första sexcylindriga lyxbil på över tio år speciell när den kom i slutet av 60-talet. Den tidigare hade varit den stora, sju-sitsiga "Suggan", på internspråk 800-serien, som genant uråldrig gick ur produktion först 1958 och samtidigt avslutade en lång epok med sexcylindriga bilar.

För taxibruk

De allra första Volvo-bilarna som byggdes var fyrcylindriga, men sedan hade man koncentrerat sig

på stora, sexcylindriga vagnar under hela 1930- och 40-talen. Med undantag av den fyrcylindriga PV 444 som presenterades 1 september 1944.

Men parallellt med den lilla folkbilen fortsatte Volvo bygga sexcylindriga vagnar i begränsad omfattning ända fram till slutet av 50-talet. Med 164:an var man åter tillbaka i den större klassen.

Många, både inom och utom företaget, tyckte det var underligt att Volvo så där utan vidare lämnade den stora taximarknaden 1958, men beslutet var fattat och tillverkningen av Suggan nerlagd. ►

► Ungefär samtidigt, i mars 1958, hade ett nytt projekt sjösatts som fick internbeteckningen 358 och gällde en stor bil med 285 cm lång hjulbas.

Några år tidigare hade Volvo byggt sin så kallade Philip och det var en uppborrad version av V8-motorn från den vagnen man nu tänkte sig att seriebygga. Så blev det inte. På våren 1959 började det istället luta åt en sexa, vilket skulle bli billigare och bedömdes räcka till för biltypen. Något år senare spikades den sexylindrige tanken. Radmotorn skulle vara på 2,7 liter i första utförandet, men avsikten var att rätt snart kunna öka volymen till 3 liter.

Bilen skulle bli relativt stor och påkostad. Det var också tänkt att den ganska lätt skulle kunna föras med mellanvägg så att man kunde få tillbaka taxikunderna. Amazon var ju ingenting för taxinäringen, särskilt inte här i landet och knappast på andra håll heller.

Flera designförslag

Jan Wilsgaard hade i flera år varit Volvos chefsformgivare. Han gjorde nu flera designförslag. På den fullskalemodell som byggdes experimenterade man med olika fram- och bakpartier. Linjeföringen var stram och enligt tidens melodi hade bilen tydligt markerade fenor.

Men så tvärstannade projektet på sensommaren 1960. Skälet var att Volvos beslutsfattare läst en rapport om hur snabbt de amerikanska så kallade kompaktbilarna tog marknadsandelar från de stora. Edsels misslyckande var också en sorts varningssignal. Projekt 358 bedömdes som oväntat riskabelt och lades helt sonika ner. Eller snarare, som det skulle visa sig, i malpåse.

En prestigevagn

Trots allt var det så att Volvo behövde en sorts prestigevagn, framför allt på den allt mer intressanta USA-marknaden. Volvos 140-serie lanserades i augusti 1966. Vid den tidpunkten hade man åter börjat tänka i sexylindrige banor.

Funderingarna hade gått så långt att man till och med hade räknat ut vad det skulle kosta att förlänga 140-karossen tillräckligt mycket för att få plats med en sexa. Summan var tre miljoner kronor, vilket ju kan tyckas som småpotatis. För drygt 35 år sedan var detta ganska mycket pengar för en biltillverkare i Volvos storlek. Och tre miljoner skulle det kosta trots att ändringen bara gällde partiet framför vind-



Instrumentbräda i träimitation och läderklädsel (inte standard i början) karakteriserade 164:ans interiör. Träratt och varvräknare var extra tillbehör. Nackstöd var standard på framstolarna, men sällsynt tillbehör i baksätet. Den nya sexylindrige B30-motorn på 3 liter hade komponenter gemensamma med fyrcylindrige B20. Ett större motorrum krävdes för att den längre motorn skulle få plats.



rutan – akteröver behövde inga egentliga ingrepp göras på 140-kaross och chassi.

Den tänkta sexylindrige modellen skulle inte bara fresta amerikanska köpare. Avsikten var också att locka Volvo-ägare med allt bättre ekonomi att stanna kvar som kunder, istället för att köpa Mercedes-Benz eller BMW. Bra tänkt, men det är tveksamt om teorin fungerade i praktiken.

Projekt 358 hade fått en mycket elegant front med stor grillöppning och inbyggda dimljus snett under huvudstrålkastarna. Inspirationen kom med all säkerhet från 3-liters-bilen Vanden Plas med Pininfarinas fenkaross. Det blev den intesämre av.

När det nu var dags att skapa Volvo 164 justerades proportioner och dimljusplacering en aning och resultatet blev ytterst lyckat till-

sammans med den föga spännande, men tidlösa 140-karossen.

Volvo 164 var 10 cm längre än 140-bilarna och hjulbasen mätte därför 270 cm.

Motorn var av typ B30, det vill säga på 3 liter och Volvo uppgav en effekt på 145 SAE-hästkrafter när modellen presenterades hösten 1968. Inte särskilt imponerande kanske, men med tanke på att 144S



gav 118 hk så var det ju en viss skillnad.

Två motoralternativ

Stötstångsmotorn hade 7-lagrad vevaxel och samma cylinderdimensioner som B20-motorn. Det gjorde att kolvar och vissa delar av ventilsystemet passade till båda motorerna, ett Volvo-typiskt sätt att spara pengar. Ännu

hade Volvo inte gått över till bränsleinsprutning så därför hade B30-motorn inte en – utan två SU-förgasare, som snörvlade i sig ganska mycket bensen.

Fyrväxlad manuell växellåda var standard men det fanns två alternativ: fyrväxlad låda med elektrisk överväxel samt trestegs automat.

Första årsmodellen för 164 var 1969, just det året som Volvo införde avgasrening som standard i hela personvagnsprogrammet. "Ett framsynt Volvo-initiativ för renare luft och bättre stadsmiljö" som det stod i broschyren.

Påkostat flaggskepp

Prestanda var inte så tokiga. Toppfarten låg på 175-180 km/tim och bilen hade blixtrande acceleration, påstods det. Dessutom "väggen-skaper i särklass". Modellen 164 var spiralfjädrad runt om med individuell hjulupphängning fram och stel axel bak.

Ett flaggskepp måste vara påkostat, och det var Volvo 164. I varje fall med 1969 års ögon. Men en sådan nutida självklarhet som servostyrning var inte standard. Ändå hävdade Volvo att bilen var generöst utrustad, rymlig och bekväm.

Det påstods också att växellådan var lika ny som specialkonstruerad, men vari det speciella bestod meddelades i varje fall inte i broschyrmaterialet.

Generöst dimensionerad

Intressant är att instrumenteringen i tidiga trycksaker påstods vara både överskådlig och sober. Att den inte visades på bild beror nog på att den var lika enkel, och tämligen trist, som i 140-serien. Träimitation i äkta plast var ju inte precis förenligt med den doft av den fina världen som Volvo 164 skulle ge sina ägare.

Säten och soffor var det däremot inget fel på, tvärtom. Volvo hade redan vid den här tiden fått god ordning på ergonomi och i 164 satt man mycket bekvämt.

I den första broschyren, tryckt i 50.000 exemplar i augusti 1968, finns en intressant formulering: "Generöst dimensionerade, separata stolar för perfekt körställning". För 35 år sedan var det alltså inte självklart med separata stolar. Soffor av amerikansk typ var långt ifrån bortglömda.

Johan Westrells 164 har i dag gått 19.000 mil och befinner sig i en rullande renovering.

– Jag använder bilen hela somrarna och vi brukar åka ganska långt på semestern, förklarar han. För några

På 1974 års modell ändrades fronten en andra gång då nya skrymmande stötfångarna introducerades för att möta krav på USA-marknaden.



Volvo 164 1969-1975

Första årsmodellen levererades enbart med textilklädsel men i 1970 års modell var skinn standard, med den betydligt mera vintervarma och sommarsvala tygklädseln som alternativ.

Modellåret 1971 fanns skinnklädseln att få i lysande rött, vinrött, svart, beige eller gyllenbrunt. Den sistnämnda färgen hittade man i bilar med exteriör i guldmetallik. Möjligen med undantag för denna kulör och för den safarigula fanns det en hel del snygga färger att välja på. Stålblå metallic var inte dum, och kungsblå var det definitivt direktionbilsklass på.

Den första årsmodellen hade två runda, kromade galler på ömse sidor om grillen. Från 1970 års modell satt här istället halogenstrålkastare. Dimljus var standard, fjärrljus fick beställas extra.

71:orna hade liksom 140-bilarna en två centimeter längre hjulbas. Fälgbredden ökade samtidigt en halv tum, kylsystemet modifierades och klocka blev standard. Det var på tiden.

Sedan urminnes tider hade amerikanska bilar haft elektriska fönsterhissar, men det hade inte Volvo 164. Inte förrän på 71:orna och då bara som specialutrustning för vissa marknader. Sådana bilar hade vanligen också eldriven taklucka, läslampor bak, luftkonditionering och tonat glas.

När 1972 års modell presenterades var det med två motoralternativ. Dels den vanliga motorn med dubbla horisontalförgasare, dels samma sorts motor fast med elektroniskt styrd bränsleinsprutning. Istället för 145 SAE-hästar gav insprutningsversionen 175, vilket självfallet betydde en hel del för bilens prestanda.

Den här årsmodellen, 1972, modifierades tydligt på en exteriörpunkt. Precis som lillebror 144 fick nämligen 164 och 164E infällda dörrhandtag. Bland övriga nyheter det här året kan vi notera varningslampa för glömd choke, irriterande summer för glömda strålkastare, eluppvärmd bakruta, ny och fyrekrad ratt. En bra nyhet var också de ventilerade skivbromsarna fram.

Hitintills hade den främre stötfångaren doppat några centimeter framför grillen, men på 73:orna var den rak och litet kraftigare, men hade mindre karaktär.

Grillen hade ett något annat utförande. Baklyktorna var också en smula ändrade och bilen hade fått ny instrumentpanel med massor av mattsvart, tjock säkerhetsplast. I dörrarna fanns sidokrocksydd och Volvo betonade mer än tidigare hur säker bilen var.

Årsmodellerna 1974 och -75 led av de amerikanska kraven, i synnerhet exteriört. Stötfångarna satt där som gummerad järnvägsräls och gjorde att bilen såg tungt fläskläppad ut. Inte en särskilt snygg sorti, men kommersiellt hade Volvos satsning på en sexcylindrig bil visat sig vara helt rätt.

Försäljningen låg hela tiden utom första årsmodellen på strax över 20.000 exemplar. 73:orna blev bästsäljare med hela 28.500 ex. Totalt såldes 146.008 stycken Volvo 164 och 164E. Rätt bra får man säga. De allra flesta såldes till USA. I dag finns knappt 2.300 exemplar kvar i Sverige.

www.164.club.org



Ny inredning 1972 utan träimitation.



Volvos B30-motor togs fram för 164-modellen sedan planerna på en V8 stoppats. 145 hk med förgasare, 175 hk med insprutning.

► Årsedan renoverade jag toppen med nya ventilsäten så den går utmärkt att köra på 98 oktan utan tillsatsmedel. Närmast väntar en ny hel-lackering.

Inbiten entusiast

Johan är med i Volvo 164 Club of Sweden och är inbiten Volvo-entusiast efter att tidigare ha ägt ett större antal Amazoner.

– Visst stämmer kritiken att 164:an kan vara törstig. Men jag har bytt ut automaten mot en manuell låda med överväxel, och behållit den gamla bakaxelutväxlingen. Tar jag det dessutom lugnt klarar jag mig på knappt 1,2 liter milen.

Jämfört med vanliga 140-serien är 164:an mer framtung, men med tjockare, entums krängningshämmare än vad bilarna levererades med original, upplevs det som om kurvorna försvinner.

Med gedigen skinnklädsel, full servo och lite träaktigare instrumentbrädan, känns Volvos lyxbil från 70-talet definitivt som ett steg in i den dåtida europeiska lyxbils-klassen. □



Bakifrån var det endast 164-emblemet och lite extra krom som skiljde bilen från 140-serien. Volvo 164 fanns endast med bara dörrar.



Volvo 164



BMW 2000



Chevrolet Nova



Ford Taunus 20 M



Mercedes 220



Opel Kapitän



Plymouth Valiant

Volvo 164 mot konkurrenterna 1969

	Volvo 164	BMW 2000	Chevrolet Nova	Ford Taunus 20 M TS	Mercedes 220	Opel Kapitän	Plymouth Valiant
Pris	25.230 kr	22.900 kr	22.300 kr	21.300 kr	24.750 kr	24.539 kr	26.600 kr
Motor	6-cyl	4-cyl	6-cyl	V6	4-cyl	6-cyl	6-cyl
Volym	2.980 cc	1.990 cc	3.769 cc	2.274 cc	2.197 cc	2.784 cc	2.786 cc
Effekt, SAE	145 hk	113 hk	140 hk	126 hk	116 hk	140 hk	115hk
Transmission	4 vxl + (öv)	4 vxl	3 vxl	4 vxl	4 vxl	4 vxl	3 vxl
Alt trans	aut	aut	aut	aut	aut	aut	aut
Bromsar	skiv/skiv	skiv/trum	skiv/trum	skiv/trum	skiv	skiv/trum	skiv/trum
Servo	broms/styr	broms	broms/styr	broms	broms/styr	broms/styr	broms/styr
Hjulbas	270 cm	255 cm	282 cm	271 cm	275 cm	285 cm	274 cm
Längd	471 cm	450 cm	481 cm	472 cm	469 cm	495 cm	479 cm
Bredd	174 cm	171 cm	184 cm	176 cm	177 cm	190 cm	177 cm
Höjd	145 cm	145 cm	137 cm	148 cm	144 cm	145 cm	138 cm
Däck	165x15"	165x14"	7.35x14"	175x14"	175x14"	7.00x14"	6.95x14"
Toppfart	175 km/tim	168 km/tim	155 km/tim	170 km/tim	168 km/tim	168 km/tim	154 km/tim