

● Tommy Nilsson kör Volvo, men en mer udda modell. I stället för "ungdomsmodellen" 142 har han valt lyxversionen, 164.



VOLVO 164 SOM BEGAGNAD **VOLVON** **SOM ÄR ANNORLUNDA**

Alla Volvo är inte utslätade och trista! 1970-talets Volvo 164E bjuder på verkligt riviga fartresurser och lyxiga detaljer.

En bil med gott om plats. Men spara en extra slant till bensinräkningarna!

Av BJÖRN SVALLNER
– LASSE ALLARD (foto)

■■■ – Varför ska man åka omkring i en Volvo 142 som alla andra?

Den som undrar är Tommy Nilsson, till vardags chaufför på Ljusterö Taxi, som på fritiden visserligen åker Volvo.

Men inte som alla andra.

Han kör i stället en Volvo 164, en 74:a, den sista årgången innan modellen lades ned och ersattes av 264:an med V6-motor.

– Valet var nog slumpartat, menar han. Jag hade åkt omkring i ett antal ganska så trista bilar, bl a en gammal Passat, när jag insåg att

det var dags för något roligare och mer annorlunda.

– För de 20 000 jag hade att lägga på bilen fick jag 164:an. Hade jag valt något mer vardagsmässigt och etablerat hade det kanske blivit en gammal Saab 900, och det hade säkert inte varit lika kul som den här udda Volvon.

164:an lanserades 1969 som en lyxigare variant av 144:an.

Den har en rak sexcylindrig motor på tre liter. För att få plats med den har bilen förlängts framför torpedväggen jämfört med 144:an. Hjulbasen ökade därmed för första gången i Volvos efterkrigshistoria över de 260 cm som ansetts heliga. Såväl PV444 som Amazon och se-

nare även 144 hade haft samma axelavstånd. Orsaken lär ha varit omtanke om verkstäderna som skulle ha behövt dubblara viss utrustning om inte axelavståndet varit samma på de olika modellerna.

Motorn var faktiskt från början en marinmotor som blev känd i tävlingssammanhang till sjöss i slutet av 60-talet och början av 70-talet. Senare kom den också att användas i Volvos terrängbil. Sexan kan alltså långt ifrån sägas vara skräddarsydd för en behagfull tillvaro i en framglidande lyxbil.

I 164:an gav motorn till en början 130 hästar. 1971 lanserades den
Forts på nästa sida

VOLVO 164 forts

med elektronisk bränsleinsprutning som alternativ till de två Zenith-Strombergförgasarna, samtidigt som kompressionen höjdes. Effekten steg därmed till 160 hästar.

I dag är det framför allt den senare modellen, 164E med B30E-motorn, som "gäller", bland annat av ekonomiska skäl.

Som framgår av våra tabeller är Volvo 164 lindrigt sagt törstig på bensen, medan E-modellen är något mer sparsam. Dessutom är Volvo 164E en mycket snabb vagn.

Eftersom lagen om tillgång och efterfrågan alltid spelar in, gäller även här att vissa modeller är mer attraktiva än andra.

E-versionerna är alltså vad man först och främst ska söka efter. De flesta har automatlådor, men attraktivare är de manuellt växlade, och helst då de som har överväxel – de är ovanligare och snålare.

Fyndet är en 74-75:a med E-motor och manuell låda med overdrive och den brukar kosta drygt 20 000 kronor.

Men inte ens E-motorn är problemfri. Insprutningssystemet är definitivt inte något för gör-det-själv-mekaniker. Börjar motorn gå illa, kan det dock vara skäl att göra en första kontroll innan verkstaden får ta hand om jobbet.

Under de vanliga brytarspetsarna finns i fördelaren, innanför en lucka, ytterligare en uppsättning brytare. Dessa är inte justerbara och reglerar insprutningen. Efter som de ligger långt nere i fördelaren kan de få en oljebeläggning och

då börjar motorn gå ojämnt. En rengöring kan råda bot på problemen.

Motorreparationer brukar bli ganska dyrbara. Trots att det rör sig om en Volvo finns det inga travar av 164:or på skrotarna att plocka delar från. Just inköp av nya delar blir ett dyrbart kapitel jämfört med om man kan hitta begagnade delar.

Vad man också ska se upp med är bakaxeln. Eftersom allt fler 164:or numera körs av unga förare, som ofta och gärna demonstrerar accelerationsresurserna, sliter det hårt på kronhjul, pinjong och knutar.

Är du spekulant på en 164:a, gör dig besvär att inspektera bilen från undersidan. Vrid kardanaxeln och du känner direkt glappet.

Pruta rejält för ett sådant fel.

Tommy Nilsson:

– Kylningen är inte den bästa på den här motorn och det är ett plus om motorn har en bättre fläkt än den som satt som standard.

Även om Tommys bil är en pärla, som du kan se av bilderna, finns det jobb att göra:

– Bilen har inte originalstötångare och dessutom behöver spoilern fästas bättre, menar Tommy och påpekar att han faktiskt hellre velat ha de "riktiga" stötångarna.

– Nej, jag vill inte ha bilen i veteranskick – den ska hållas i bra bruksskick så den kan användas varje dag – precis som andra åker omkring i sina 142:or, slutar han och funderar över hur i hela friden någon kan åka omkring i en bil som varken har skinnklädsel eller sex-cylindrig motor . . .

Hur snabb?

		Volvo 164	Volvo 164 E
Accelerationstid från stillastående i sekunder	0–50 km/h	3,0	2,9
	0–70 km/h	5,6	5,1
	0–100 km/h	ej uppmätt	ej uppmätt
	0–110 km/h	13,5	11,5
	0–400 meter	ej uppmätt	ej uppmätt
Accelerationstid på högsta växeln	50–70 km/h	4,9	4,8
	70–90 km/h	5,9	5,1
	90–110 km/h	5,9	5,4
	Toppfart cirka (km/h)	175	180

Hur dyr att köra?

Bränsleförbrukning i liter per mil vid konstant fart	50 km/h	0,99	0,95
	70 km/h	1,07	0,96
	90 km/h	1,26	1,06
	110 km/h	1,54	1,23
Genomsnittsförbrukning vid programstyrd körning motsvarande normal stadskörning. Medelfart 40 km/h.		2,05	1,73
Lägsta oktantal		98	98

Reservdelspriser inkl. moms

Bromsklossar fram	147:–	147:–
Kopplingslamell	930:–	930:–
Kompl avgassystem exkl grenrör	952:–	1 863:–
Kompl strålkastarinsats	109:–	109:–
Kompl framskärm	540:–	540:–
Kompl stötfångare fram	2 470:–*	2 470:–*

*) Avser 1969 års mod (smala stötfångaren)

Tekniska data

Volvo 164 1973

MOTOR: 6-cyl vätskekyld rak motor med stötstänger. Två Zenith-Strombergförgasare. Borrning/slag 88,9x88,0 mm, volym 2 978 cm³. Kompression 9,2:1. Max effekt 130 hk vid 5 000 r/m. Max vridmoment 21 kpm vid 2 500 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn längsplacerad fram, bakhjulsdrift via fyrväxlad låda. 31,2 km/h vid 1 000 rpm på högsta växeln.

FJÄDRING/HJULSTÄLL: Fram dubbla tvärlänkar och spiralfjädrar. Krängningshämmare. Bak stel axel, längsgående länkar och momentstag samt Panhardstag. STYRNING: Snäckstyrning med 3,8 rattvarv mellan fulla hjulutslag. Vändcirkel 10,0 meter. BROMSAR: Skivor runt om. Servo. HJUL/DÄCK: Fälg 5,5 tum. Däck 165S 15. MÅTT/VIKT: Längd 470 cm, bredd 173 cm och höjd 144 cm. Hjulbas 270 cm, spårvidd fram/bak 135/135 cm. Tjänstevikt ca 1 360 kg, maxlast 390 kg. Bränsletanken rymmer 58 liter.

Volvo 164E 1974

MOTOR: 6-cyl vätskekyld rak motor med stötstänger. Elektroniskt styrd bränsleinsprutning. Borrning/slag 88,9x88,0 mm, volym 2 978 cm³. Kompression 10,0:1. Max effekt 160 hk vid 5 500 r/m. Max vridmoment 23,5 kpm vid 2 500 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn längsplacerad fram, bakhjulsdrift via fyrväxlad låda. 31,2 km/h vid 1 000 rpm på högsta växeln.

FJÄDRING/HJULSTÄLL: Fram dubbla tvärlänkar och spiralfjädrar. Krängningshämmare. Bak stel axel, längsgående länkar och momentstag samt Panhardstag. STYRNING: Snäckstyrning med 3,8 rattvarv mellan fulla hjulutslag. Vändcirkel 10,0 meter. BROMSAR: Skivor runt om. Servo. HJUL/DÄCK: Fälg 5,5 tum. Däck 175S 15. MÅTT/VIKT: Längd 470 cm, bredd 173 cm och höjd 144 cm. Hjulbas 270 cm, spårvidd fram/bak 135/135 cm. Tjänstevikt ca 1 490 kg, maxlast 390 kg. Bränsletanken rymmer 58 liter.

Försäkringsexempel Folksam helår

		Halvförsäkring		Helförsäkring	
		164	164E	164	164E
Årsmodell	Försäkringsklass Trafik – vagnskada	8–16–16	8–20–22	8–16–16	8–20–22
	Zon 1, 50 proc bonus max 1 500 mil/år	2 664:–	–	3 448:–	–
	Zon 4, 75 proc bonus max 2 000 mil/år	1 020:–	–	1 785:–	–
1972	Zon 1, 50 proc bonus max 1 500 mil/år	2 664	3 194:–	3 448:–	4 289:–
	Zon 4, 75 proc bonus max 2 000 mil/år	1 020:–	1 637:–	1 785:–	2 260:–
1974	Zon 1, 50 proc bonus max 1 500 mil/år	–	3 194:–	–	4 289:–
	Zon 4, 75 proc bonus max 2 000 mil/år	–	1 637:–	–	2 260:–

● Tommys 164:a är i mycket bra skick, men den dag den behöver repareras är det största problemet att hitta delar – billigt.

VOLVO 164 FRÅN VAGGAN TILL GRAVEN

1969

Volvo lanserar 164:an som en lyxversion av 144:an. Motorn är en sexa på 145 SAE-hästar, i princip den klassiska B20-motorn men "förlängd" med ytterligare två cylindrar till tre liters volym.

1970

Elsystemet förbättras. Växelströmsgeneratorn får ökad effekt – från 490 till 770 W. Utvändigt märks framför allt att bilen får halogendimljus inbyggda som standard i fronten. Bilen förses med fyrvägsblikker och utrustas nu med rullbälten fram,

trepunktsbälten på ytterplatserna bak, midjebälte i mitten. Framstolarna får nackskydd och skinnklädsel finns som alternativ till ylleyget.

1971

En ny automatlåda med delgasnedväxling och kick-down introduceras i 164:an. Fälgarna breddas och i standardutrustningen märks nu också elektrisk klocka! Guld metallic är årets nya färg.

1972

B30E-motorn förbättrar bilens fartresurser, samtidigt som bränsleekonomin blir bättre. Skivbromsar-

na fram ventileras. Automatlådan får ny växelindelning och ny växelväljare. Ljusvarnare blir standardutrustning och från årsskiftet 71/72 kommer också bältespåminnare. Cypressgrön och ljusblå metallic är nya exteriörfärger. Försänkta dörrhandtag skvallrar på utsidan om årgången.

1973

164:an får större blinkers och ett förbättrat bakljusarrangemang. Halogenstrålkastare införs liksom en ny grill och en helt ny instrumentpanel. Osynliga förändringar:

Krockskydd i dörrarna, förbättrat värme- och ventilationssystem samt bättre krockskydd i rattstangen.

1974

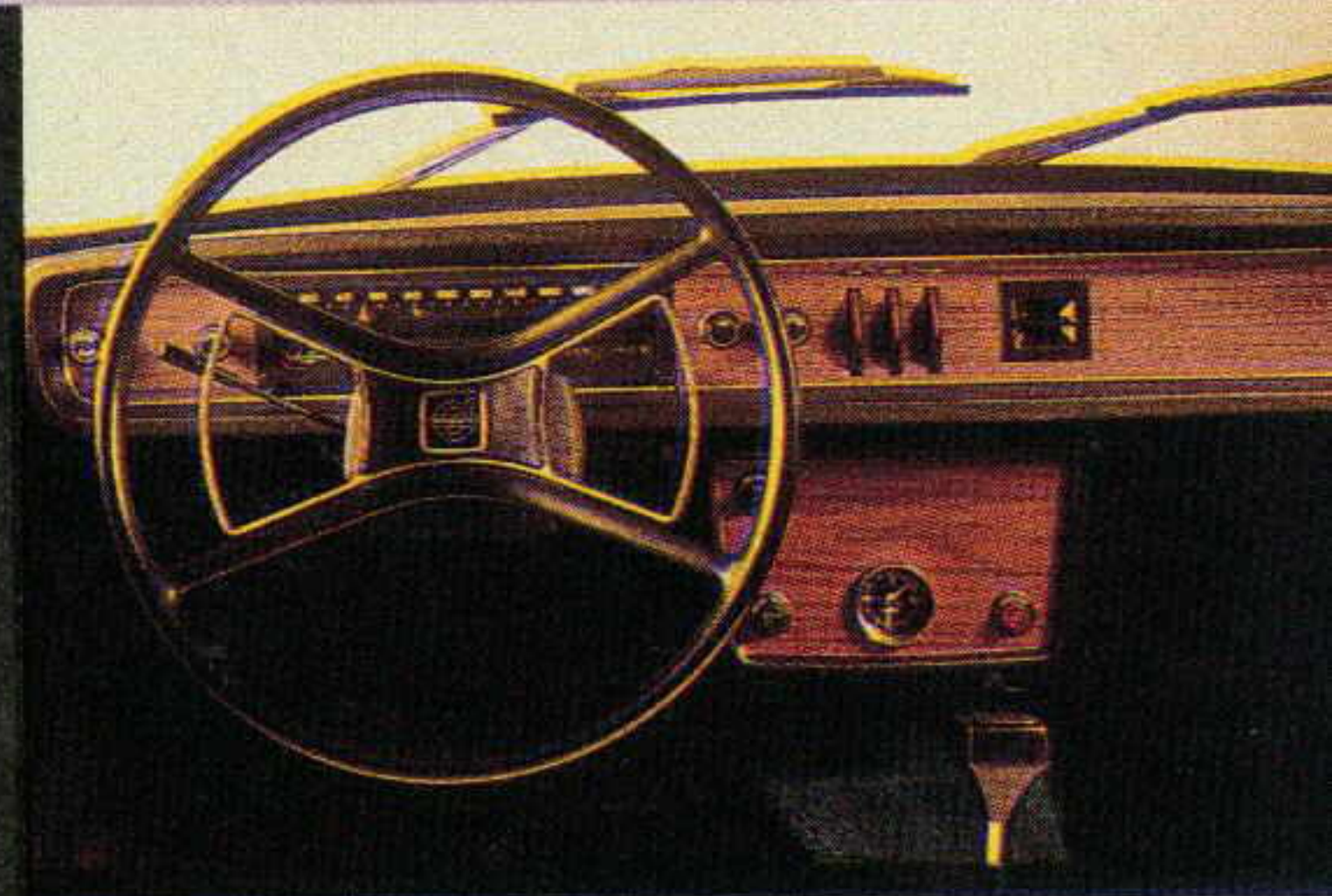
Sista årgången av 164:an och förändringarna är naturligt nog få. Stötfångarna är dock nya och kraftigare. Bensintanken flyttas till en säkrare plats i bakvagnen och strålkastartorkare införs. Vidare blir förarstolen eluppvärmd. En varningslampa på panelen skvallrar om när en glödlampa i strålkastare eller bakljus gått sönder. Backspeglarna blir större.



● Utvändigt är skillnaderna mot 144:an små, bortsett från den förlängda fronten. En del extra krom har dock lagts till, t ex runt hjulhusen och på trösklarna.

● Till en början delade bilen instrumentpanel med 144:an, bortsett från "trä"-inläggningen, bilden överst till höger.

● Bilden under visar den nya panelen och den säkrare ratt med skyddsstoppning som bilen fick så småningom.



Så mycket ska du betala

Årsmodell	Nypris		Beg pris	
	164	164E	164	164E
1969	24 700:-	-	5 000:-	-
1970	25 300:-	-	7 500:-	-
1971	28 500:-	-	10 000:-	-
1972	29 600:-	33 000:-	12 500:-	15 000:-
1973	31 100:-	34 300:-	15 000:-	18 000:-
1974	-	37 100:-	-	20 000:-

Priserna gäller bilar som gått ungefär 1 000 mil per år och som inte är extrautrustade. Räkna dock med att priserna är mycket ungefärliga. Bilens skick och utrustning spelar större roll än årsmodellen i sig på så här gamla bilar, men tabellen kan ge viss vägledning. Ett bra tips att få mer information om priserna på äldre bilar är att studera annonserna i Bilbörsen.



● Volvo 164 1971