

TEKNIKENS VÄRLD

retro

ALLA TIDERS BILAR!

NY TIDNING
FRÅN
TEKNIKENS
VÄRLD

**Vi avslöjar: Volvos
och Saabs retrobilar**

**Kriminellt kul
med Chrysler Valiant**

**Sixten Sason – vårt
okända designsnille**

**Så mycket ska din
hobbybil kosta**

Lyx på svenska!

TIDERNAS TOPPMODELLER FRÅN VOLVO



NR 1/1999
PRIS 45 kr

TIDSAM
0939-01





Fullvuxen. Sobert elegant i linjerna. En Volvo.

Broschyrans copywriter hade träffat mitt i prick: modell 164 var verkligen sober och tilltalande. Direktörerna ställde sig, då som nu, snabbt på rad för sitt exemplar av den förnämsta svenska bilen.

En Volvo lika trygg som finansminister Sträng i hängslen och livrem när han gav folket sin årliga tv-lesson om bristen på pengar och behovet av ännu fler skatter.

Samtidigt en lyxbil på svenska. Nu behövde man inte välja Mercedes, Chrysler Valiant, Chevrolet Chevelle eller någon Opel i trion Kapitan, Admiral, Diplomat när det skulle åkas flott. Det dröjde inte länge förrän 164 seglade upp som Sveriges mest sålda sexcylindriga bil, en titel som hade abonnerats av Opel sedan mitten av 1950-talet.

Vägen fram till 164-presentationen sommaren 1968 är tämligen snårig.

En Volvo i stora klassen saknades sedan 1957 då PV831/832, "Suggan", gick ur tiden. Något trovärdigt direktörsalternativ hade den heller aldrig varit, även om en liten del av de 4 000 tillverkade bilarna var av det betydligt lyx-

igare "Disponent"-utförandet. Det var ju som sinnebilden av den närmast perfekta taxidroskan PV 831/832 (den förra försedd med mellanruta) susade fram åren 1950–57 och långt, långt efter nedläggningen.

Ett försök till ny lyxbil påbörjades i mars 1958: Projekt 358. Den skulle få V8 på 3,6 liter och ca 140 hk, en maskin som också hade förekommit i projekt Philip som fick klartecken i slutet av år 1950. Philip var den unge formgivarchefen Jan Wilskaards förstlingsverk sedan han samma år anställdes på Volvo efter utbildningen på Konstindustriskolan i Göteborg.

Nog var Philip en radikal spelöppning bland konservativa herrar som Volvos grundare Gustaf Larsson och Assar Gabrielsson, bilen såg ut som en förminskad version av amerikanska Kaiser. Lyckligtvis bevarades det enda exemplaret, i dag kan var och en se det på Volvos museum på Arendalsområdet i Göteborg.

Till slut bestämdes att P358 skulle få rak sexa på 2,7 liter och möjlighet att förstora den om det skulle behövas. Luftfjädring var en modernitet i tiden som inte kunde uteslutas.

Jan Wilskaard stod för formen. Nå- ➤



Volvo 164 var lyxig i rätt ände.
Äntligen syntes det att
Mercedes skulle få konkurrens.

Folkhemmets finaste svid





140-seriens snyggt raka panel fick träimitation i 164. Klockan på mittkonsolen var efterlängtat när den dök upp som standard på 1971 års modell. Fem knappar i kommandocentralen till vänster om ratten, men inte två var identiska. Kylargrillen och fronten – är den Volvos mest karaktärsstarka någonsin?



gra år tidigare hade han fått till den mycket lyckade Amazon. Alfa Romeo 1900 sågs enligt den traditionella volvohistorien ha varit en av hans inspirationskällor. Även när det gällde P358 kan man se påverkan från Italien: den stora, strikta Lancia Flaminia.

I fronten dominerade kylargrillen, "reagapet". Detta gapgrepp hade Wilsaard provat för första gången på P179, en moderniserad PV som skulle kunna sättas i produktion 1955 men som bara byggdes i ett rullande exemplar. P179 tjänstgjorde för övrigt som "mula" – provbänk – åt delar för den kommande Amazon men skrotades efter ett olyckstillbud i samband med utprovningarna.

P358 SKULLE HA BLIVIT en snygg Volvo. Problemet var bara att tiden inte talade för en så stor bil, i USA började "kompaktjankarna" härja i försäljningslistorna och en intern utredning visade att det var klokare att satsa i något mindre skala.

När det projekt som skulle resultera i 140-serien i stället drogs i gång i början av 1960-talet införlivades snart också planerna på en större modell med volymbilen som bas.

Då som nu köptes konkurrentbilar in för närgångna studier, bland annat fanns ett knippe Opel Kapitän/Admiral och Mercedes under förstoringsglaset på Hisingen.

Den tunga posten i budgeten var förstås att ta fram den helt nya modellserien, lyxvarianten skulle få en bråkdel av pengarna men de skulle placeras där det syntes; längst fram.

Så kom det sig att "reagapet" i lätt omstöpt form fanns på plats när 164 till slut presenterades. Annorlunda och spännande framtill men sedan var det slut med formgivarglädjen. Resten av karossen var så när som på utsmyckningen identisk med 140-serien.

Under utprovningarna försågs ett litet antal 140-bilar med förlängd front för att kunna köras ostörda i vanlig trafik. Saab råkade ju ut för att få modell 99 avslöjad när den utklädd till en jätte-96 ("Paddan") siktades av Expressen. Den nesan slapp Volvo.

– Ingen upptäckte bilarna, enda skillnaden var ett tio centimeter längre axelavstånd. Folk hade ju knappt hunnit vänja sig vid 144 ännu, det fanns ingen risk att lyxvolvon skulle avslöjas, berättar Per-Olof Jondelius på Volvo, välkänd historiekrönikör för läsare av märkestidningen Ratten.

– Tyvärr finns det ingen som helst fotodokumentation över detta och har aldrig funnits heller, svarar han när jag förstår törstar efter bilder, bilder!

På försommaren 1968 var Volvo 164 klar, "En stor personvagnsnyhet" som den beskrevs i ett Sales Promotion-material för ➤

Den lyxiga vägen till Volvo S80



Hovfotograf Oscar Halldin anlätades när den märkliga **Venus Bilo** skulle förevigas på Lidingö i november 1933. Den unika karossen hade ritats av Gustaf L-M Ericsson (son till Lars Magnus med telefonerna) och byggts av Nordbergs Vagnfabrik på Tegnérgatan i Stockholm. Bagageutrymme för tio specialsydda krokodilskinnsväskor vid sidan av motorn fram.



PV 36 "Carioca" från 1935–38 inspirerades delvis av Chrysler/De Soto Airflow men hade till skillnad från dem ingen självbärande kaross utan separat ram. Femhundra bilar byggdes. Denna fruktstund är Volvos egen retrokonstruktion från 1970-talet.



På **P179** från 1954 tittar "reagapet" fram för första gången (SAS flög fortfarande för propeller). Skulle ersätta PV 444 och hade dess taklinje i stort sett intakt. En provbil byggdes, fram- och bakvagn överlevde till Amazon. ➤

"En Volvo lika trygg som finansminister Sträng i hängslan och livrem"



Fotomodellbilen tillhör Sune Göransson på Lidingö. En helt komplett 164 E från 1971 med automat och taklucka, ljusblå metallic, svart skinnklädsel. En fin bruks-164 som inte så många andra längre. Sune vill gärna kalla sig bilentusiast.

– Jag har kört den här 7 000 mil. Den är underbar att köra. Man kan köra om så det visslar när det behövs. Jag har skött om den som ett lindebarn.

– Enligt min körjournal åkte frugan och jag Stockholm – Kalix och lite runt däruppe, 304 mil sammanlagt, på 295 liter 98 oktan. Det är rimlig förbrukning!



På 1972 års modell fick alla Volvo infällda dörrhandtag och till 164 kom också den nya insprutningsmotorn på 175 SAE-hästkrafter. Då kunde det gå undan rejält och bensinförbrukningen sjönk en smula. Bland skånska gods och herresäten hade en diplomatblå 164 från 1971 naturligtvis full behörighet.

de drygt 200 volvoanläggningarna landet runt, daterat 12 juli.

"Volvoteknikerna arbetar alltid med framtiden och bakom den nya motorn ligger tusentals konstruktions- och provningstimmars, goda erfarenheter av tidigare Volvomotorer och utnyttjande av motorteknikens senaste landvinningar", kunde säljarkåren storögt läsa om den nya B 30 A-motorn, som ju i stort sett var en heders B18 som fått två cylindrar till. Effekten var 145 hästkrafter SAE, som man gärna angav effekten i vid den här tiden. 130 hk DIN lät ju mycket mindre.

Säljarmanualen markerade att en ny tid var här: de enkla färgnamnen mörkgrå, röd, gul, mörkblå och några ytterligare hade "på grund av starka önskemål om 'mer säljande' benämningar beslutat ändras till skiffergrå, karminröd, saharagul, kungsblå. Vi räknar i alla fall med att färgnamnen skall komma till hundra procent användning och ge

den önskade effekten i säljsamtalen", avslutades skrivningen.

Dags att kavla upp ärmarna och börja sälja, men först – hur skulle vagnen tas emot?

I TENIKENS VÄRLD dök det första testet upp i nummer 4/69. "Äntligen! En svensk motor med amerikanskt temperament!" lød rubriken. "Dels erbjuder man en statusbil åt 144-kunder som vill byta upp sig – men det kostar mer än 5 000 kronor för två cylindrar och 48 hästkrafter extra. Dels vill man plocka nya kunder i Mercedesklassen, både här hemma och på exportmarknaden." Vidare: "Vid omkörningar blir man bortskämd av den fina kraftreserv som finns. På minussidan skulle man vilja anteckna att motorljudet inte riktigt är så kattlikt mjukt spinnande som man hade väntat sig" och så antecknade dåvarande testchefen Stig Björklund just detta.

"Minuspunkt nummer 2 är bränsleförbrukningen", lød nästa invändning. Den erfarenheten delas av var och en som någon gång tankat en 164 och sedan fått betala kallet själv. De tidiga förgasarversionerna är värst. 1,54 l/mil mättes i 110 km/h, 2,05 l/mil(!) i dåtidens Teknikens Värld-norm för stadskörning. Bara i 50 km/h slank testlaget under litern med en futtig centiliter.

Styrningen saknade servo men fick lovord för sin precision och progressiva utväxling. Vändradien var blott 9,6 meter.

"Frånvaron av klocka är ju numera ett nästan komiskt exempel på Volvos tjurskalighet, och på den här vagnen för 25 500 kr finns inte heller avbländningsbar backspegel", noterades det vidare. Båda detaljerna skulle sparas till kommande ÄT:n, ÄndringsTillfällen.

"Ingen sensation, men snabb säker och snygg. Enligt vår mening har Volvo missat en del när man nu tar steget in i den verkli-

”Vid omkörningar blir man bortskämd av den fina kraftreserv som finns”



ga Mercedesklassen” lød ett något syrligt slutomdöme om 25 500-kronorsbilen. Med överväxel kostade den 26 700, med automatlåda och rattspak 26 750 och med automatlåda och servostyrning 28 150 kronor. Mercedes närmast konkurrerande modell var 250 S som 1969 kostade 29 500 kronor.

SISTA SVENSKSÅLDA ÅRSMODELLEN 1974 testades i nummer 22/73, tillsammans med godingar som BMW 3,0 Si, Jaguar XJ6 4,2 och Mercedes 280 S. ”Rätta lyxbilen för ekonomer” lød slutomdömet om 37 100-kronorsbilen. BMW kostade 55 600 kr, Jaguar 54 510 och Mercedes 62 800. Minustecken delades ut för jämförelsevis dålig sittkomfort, rattens lutning, svåråtkomlig handbroms och för en långt mindre exklusiv känsla än de övriga. Men i det slutliga poängsammandraget blev Volvo trea, före Jaguar. BMW vann, Mercedes kom tvåa. Bränsleförbrukningen i stadstrafik hade för

övrigt sjunkit till 1,7 l/mil, tack vare bränsleinsprutningen. Bara BMW 3,0 Si drog mindre bensen av testbilarna.

ÄndringsTillfället sensommaren 1974 var i ett historiskt perspektiv ett Volvos viktigaste. Då ersattes hela 140/160-programmet i ett svep av 240/260, två bilar som hade lånat mycket ”tänk” och design från den uppmärksammade säkerhetsbilen VESC.

Nya toppmodellen 264 erbjöds både som enklare DL och lyxigare GL, båda med den då helt nya V6-motor på 140 hk som utvecklats i samarbete med Peugeot och Renault. Dessutom kom 265, herrgårdsvagnen, som årsmodell 1976.

Lika framgångsrik som sin föregångare 164 blev emellertid inte 264. Under sina åtta årsmodeller kom den upp i en produktion på 132 390 bilar mot drygt 153 000 för 164 under dess sju.

Och 264 var ju inte på långt när lika snygg!



Philip påbörjades hösten 1950 och presenterades 1953. Wilsgaards första projekt hos nya arbetsgivaren byggdes bara i ett exemplar som under en tid gick som direktionsvagn hos Bolinder- Munktel i Eskilstuna. I dag på Volvos museum.



P358 – en jättestor, snygg och säregen blandning av pampransport från öststaterna, en skopa svenskt och en nypa italienskt. Varifrån 164 fick sin front är alldeles uppenbart. På framskärmen skymtar texten ”diplomat”, långt före Opel...



På Genèvealongen 1971 visade italienska Zagato den tilltalande **3000 GTZ**. Bilen var ingen uppsnopsad P1800 utan baserad på 164-delar, vilket inte minst framgick av emblemet på instrumentpanelen.

164

Lyxiga avvikare

Naturligtvis har det förekommit flera mer eller mindre officiella varianter av 164. I privat regi byggde några volvoanställda sina egna 165, alltså kombimodeller av lyx-Volvon som förebådade 265. Även hemsnickrare har gjort om sina Volvo 145 med förlängd front.

Ett exemplar av 162 byggdes, alltså den lyxiga coupémodell som senare kom att byggas som 262C av Bertone i Italien. Numera finns den på Volvos museum.

Efterträdaren 264 byggdes i ganska stort antal som ambulans och som limousine (den ursprungliga, italienbyggda 264 TE är dock ovanlig), men de första prototyperna var av modell 164, både som ambulans och som limousin. Ingen av dem finns kvar i dag.

I Teknikens Värld

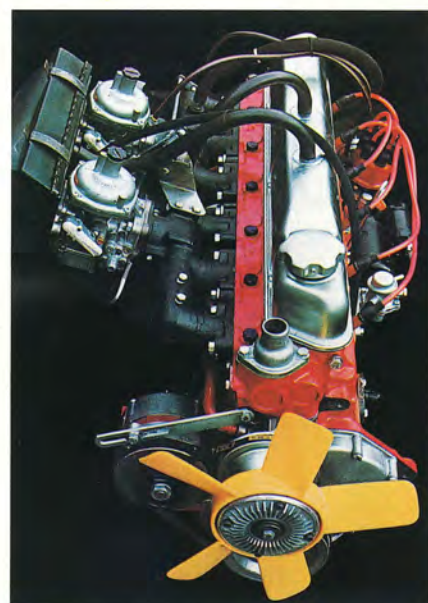
Test i 4/69, 22/73. Jämförelse manuell – automatväxlad i nummer 22/73. Volvo 164 som begagnad 25/80, 10/87.

Volvo 164 1969

Motor	6-cyl, rak längsmonterad, 2 978 cm ³ . Dubbla förgasare. Effekt 130 hk DIN vid 5 000 r/min.
Kraftöverföring	Bakhjulsdrift, 4-växlad låda. Överväxel och 3-steps automat mot tillägg.
Bromsar	Skivor fram och bak, servo.
Styrning	Kulmutter, vändcirkel 9,6 meter.
Mått/vikt (cm/kg)	Axelavstånd 270 cm, längd 470,5, bredd 173,5, höjd 144. Tjänstevikt 1 360. Bränsletank 58 l.
Fartresurser	Toppfart 175 km/h, acceleration 0–100 km/h 11,0 s. Bränsleförbrukning 90 km/h 1,26 l/mil (enl. test Teknikens Värld 4/69).
Pris	25 500 kr. Med överväxel 26 700, med automatlåda 26 750 kr, med automatlåda och servostyrning 28 150 kr.

Nyregistrerade i Sverige (enl. AB Bilstatistik)

1968	586
1969	3 729
1970	2 925
1971	2 293
1972	2 040
1973	1 908
1974	941



Den tysta, starka typen från Skövde.

Räkenskaperna

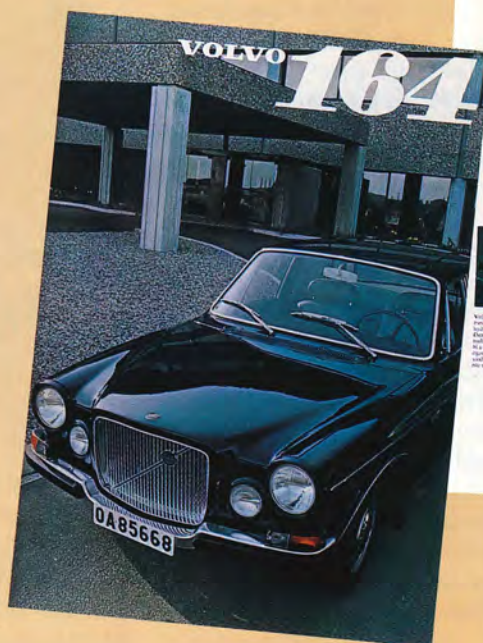
Total produktion 153 179 bilar under åren 1969–75, förserie- och specialversioner ej inräknade.

Årsvis tillverkning

1969	12 199
1970	20 200
1971	20 390
1972	21 660
1973	28 500
1974	29 617
1975	20 613

"Generös och oberoende"

Det var i broschyrerna aldrig något tvivel om den förväntade kundkretsen; affärsmän på väg till viktiga möten, en tur på godset, stand-by vid jaktpasset, sminkplats för vackra frun i dräkt – en 164 platsade till det mesta. Premiärbroschyren talade om "Generös", "Oberoende", "Garderad", "Snabb, tyst, stark" och man kunde undra om det gällde bilen eller dess förare. Ännu så länge inte en skymt av vare sig segling, hästhojning eller golfare i rutiga byxor.



En bil som vänder på 9,6 m. Man skulle kunna tro att det var förbehållet enbart de mindre bilmodellerna. Tills man provkört Volvo 164.





Guide för 164-skådare

Några av årsmodellförändringarna

- 1969** Första årsmodellen. Inga dimljus i fronten, inga nackskydd, ej tonade rutor, inga rullbälten. Arton exemplar med soffa fram byggdes.
- 1970** Dimljus, nackskydd, rullbälten, varningsblinkers, tonat glas och läderklädsel blir standard. Luftutsläpp under bakrutan.
- 1971** Nya 5,5-fälgar, klocka (!), servostyrning
- 1972** Infällda dörrhandtag, smalare nackskydd, ny ratt, mittkonsol under instrumentbrädan. 164 E med 175 hk-insprutningsmotor B30 E som alternativ.
- 1973** Ny front med rak stötfångare, lägre grill, nytt bakparti, ny instrumentpanel, nya emblem
- 1974** Nya stötfångare för USA-krav, nya dörrar med hel dörrbåge och utan ventilationsruta, nya backspeglar. Bensintanken flyttad framför bakaxeln, större strålkastare, elvärmd förarstol, ryggstöd justerbara med ratt, taklucka på svenska bilar.
- 1975** Avsedd för export, omkring 40 exemplar finns dock i Sverige. Ny bakvagnsupphängning, stolar från 264, bredare bakljus, handbroms mellan framstolarna, elhissar och luftkonditionering standard.



Höjden av lyx på svenska 1974. Det var denna förarmiljö direktörerna stod efter. Timmar av väntan på rätt ljus för broschyrfotografen och så missar man stolpen mitt i passagerardörren.

Klubben

Bildad 1987, ansluten till Motorhistoriska Riksförbundet. Du hittar deras hemsida på www.volvo164club.se



För rättvisans skull tar vi med första årsmodellen av **264 GL** 1975 också, presenterad i augusti 1974. Här har den fått världens största testdekal på dörren när den hårdkörs av Teknikens Världs Björn Sundfeldt. Metalliclackering i tomatås kulör var en verklig hit första året för efterföljaren till 164, men sedan satte rosten snabbt klorna i var och varannat exemplar. Tillverkades till och med 1982, de två sista åren med ett något förändrat frontparti och annorlunda baklampor. V6-motorn som utvecklats i samarbete med Peugeot och Renault hade rejält drag men drog hialöst mycket bensen.



Arbetshäst i lyxdress. Att denna 125-hästares **265** är en DL ser du på emblemet, den svarta grillen och plåtfälgarna. Att det är en 1976 års modell märker du på avsaknaden av sidomarkeringsljus på bakskärmen – de kom först 1977.



Förre året presenterades så Volvo **S80** under buller och bång, över 30 miljarder ska projektet ha kostat. Under de trettio år som gått sedan 164 lanserades har Volvo hunnit byta både strategi och ägare. Med skiftet till 240/260 kom folkbilen och lyxbilen samtidigt, med 700-serien gick Volvo över till att locka köparna med den dyraste modellen först; 760 GLE kom i mars 1982 och det dröjde två år innan 740 GLE följde. Volvo S80 är den sista egna bilen från Göteborg.

Detaljer ni kommer att uppskatta i längden

Det är helt enkelt alla de små detaljer och egenskaper som gör att man kommer att uppskatta Volvo 164 i längden. Det är inte bara de stora detaljerna som rullbälten, nackskydd, tonat glas och läderklädsel som gör att man kommer att uppskatta Volvo 164 i längden. Det är också de små detaljerna som gör att man kommer att uppskatta Volvo 164 i längden. Det är de små detaljerna som gör att man kommer att uppskatta Volvo 164 i längden.



Största

Volvo 164 är en bil som är byggd för att ge dig en känsla av trygghet och säkerhet. Det är en bil som är byggd för att ge dig en känsla av trygghet och säkerhet. Det är en bil som är byggd för att ge dig en känsla av trygghet och säkerhet.

Det är de små detaljerna som gör att man kommer att uppskatta Volvo 164 i längden. Det är de små detaljerna som gör att man kommer att uppskatta Volvo 164 i längden. Det är de små detaljerna som gör att man kommer att uppskatta Volvo 164 i längden.

