



Det här är en 164 E av 1975 års modell och därmed ovanlig. Bara ett fyrtiotal exemplar finns i Sverige. Bilen har en hel del extra utrustning som instrumentpaketet, matta över instrumentpanelen och R-sporträtt. Till höger den härliga 3-literssexan som är baserad på en vanlig B20.



”VOLVO SNOBBE”

Ända in på 60-talet tillverkade Volvo lastbilar med kända namn som Starke, Raske, Trygge och Snabbe. Volvo-entusiasten hade därför sitt smeknamn klart när Volvo presenterade sin prestige-modell 164 på hösten 1968 – det blev förstås ”Snobbe”.

TEXT & FOTO: KJELL BROBERG

Det finns cirka 3 000 exemplar av Volvo 164 kvar i Sverige och det blir färre bilar för varje år. Det beror inte i första hand på utskrotning utan att tyskar, holländare och nu även norrmän letar 164 i Sverige. Själva har vi svenskar inte riktigt fått upp ögonen för modellen.

– Det här är Volvos mest bortglömda samlarbil, säger Jon-Erik Öberg, ordförande i Volvo 164 Club of Sweden. Det är en riktig ”sleeper” som många inte har upptäckt än. De som har en 164 är däremot helt lyriska, de uppskattar verkligen den här modellen.

– Det finns många fördelar med 164, fortsätter Jon-Erik Öberg. Det är först och främst

den fina treliterssexan som alla blir förvånade över.

– Ibland hör man kommentarer från passagerare som ”är bilen manuell, jag trodde att det var en automat – den går så mjukt!” Vridmomentet är fantastiskt redan på låga varv och man kan glida runt på trean, fyran nästan i promenadtakt. Jag har provkört Volvos moderna sexa, men inte blivit lika imponerad trots att den har högre effekt – 164:ans bottendrag och segdragningsförmåga saknas helt enkelt.

– Treliterssexan är ju i princip en och en halv B20-motor, så den är dessutom enormt stryktålig och det är lätt att få tag i reservdelar,

det mesta är samma komponenter som vanliga B20.

– Det gör ju inte saken sämre att en 164 ofta har rätt mycket utrustning, speciellt 1975 ►

Klubben

Volvo 164 Club of Sweden har runt 500 medlemmar och har funnits sedan 1987. Klubbens tidning, 164 Journalen har hög kvalitet och innehåller både tekniska tips och annonser om bilar och delar.

Även hemsidan på <http://www.volvoclub.org> är full med information och där finns också ett annonstorg. Medlemsavgiften är 300:- per år.



164:an har många intressanta detaljer som kromade lyktsargar och ATS-fälgar.



”Gemensamt för alla årsmodeller är att 164 är en riktigt snygg bil”

► årsmodell som har elhissar, luftkonditionering och annat. Samtidigt kan man inte undgå att undra lite över hur vi köper bil i det här landet, väldigt många svensksålda 164 är strikt standardutrustade trots att det fanns många intressanta tillbehör.

EN LEGEND BLAND 164-ENTUSIASTER

Bilen på bilderna är en Volvo 164 E från 1975, vilket är den sista årsmodellen och lite av en legend bland 164-entusiaster. Längre pratades det om att -74 var sista årsmodellen i och med att 240/260 kom som 1975 årsmodell. Orsaken till att 1975 årsmodell fanns var att Volvo inte ansåg det möjligt att få nya 260 klar till USA-marknaden. Enligt Jon-Erik Öberg finns det ett 40-tal 164 E -75 i Sverige och de svensksålda exemplaren var för det mesta tjänstebilar på Volvo i Göteborg. 1975 årsmodell är också intressant då den fick många detaljer från 260-serien, bland annat bakaxeln och stolarna. Bilen har också den extra utrustning som Jon-Erik talar om,

saker som Volvo kunde montera, men som de svenska köparna inte var så intresserade av – till exempel farthållare, R-sportinstrumentering, R-sportratt och kromade strålkastarsargar. För 15 år sedan hade jag själv en 164 E -74 som snabbt döptes till ”den vita valen” på grund av sin färg och sin förmåga att simma rakt fram i kurvorna. Sexan gjorde onekligen 164 lite framtung och även om bilen är stabil och trygg på landsväg så understyr den gärna när det blir lite kurvigare. Tycker man att understyrningen är besvärande så finns det bot.

– Genom att montera 1 tum tjock krängningshämmare från amerikanska IPD får man en stor förbättring, säger Jon-Erik Öberg. Det är som natt och dag, 164:an blir nästan som en modern bil att köra. Vill man kunna utnyttja fartresurserna eller bara ha en säkrare, mer avslappad körning så är den här krängningshämman verkligen att rekommendera. Priset ligger på runt trehundra dollar, cirka tvåtusenfemhundra kronor.

Trots att Volvo 164 bara tillverkades under sju år, så är det inte riktigt samma bil hela tiden. Förutom produktionsförändringarna



1973 var det sista året för de smala stötfångarna. Det här anses av många som den snyggaste årsmodellen av 164.



Trots 140-designen är den större hjulbasen och några kromlister tillräckligt för att ge 164 en egen karaktär.



Jan Wilsgaard var ansvarig för formen på många klassiska Volvo, så även 164. Han var aktiv ända in på 850-serien.



Volvo 164 hade en lite annorlunda front vid premiären. Stötfångaren var neddragen framför fronten på klassiskt vis.

(se separat ruta) så är det lite, lite olika karaktär på de tidiga och sena bilarna och de tilltalar inte alltid samma människor.

– De tidiga 164:orna har sin tjusning, de har lite andra och äldre inredningsdetaljer. Jag tycker personligen bättre om de nyare årsmodellerna, insprutningen är en fördel liksom utrustningen. Visst kan de kraftiga stötfångarna på -74/75 se lite klumpliga ut och vissa föredrar 1973 års modell som hade lite tunnare grejor. Men gemensamt för alla årsmodeller är att 164 är en riktigt snygg bil!

SKICKLIGT BALANSNUMMER

Amerikansk-norske formgivaren Jan Wilsgaard dominerade mycket av Volvos

design från 1950 och över tre decennier framåt. Han designade eleganta bilar som Amazon och tidiga 140, lika väl som klossigare 240 för att även vara med när trenden gick mot nättare former i Volvo 850. När Wilsgaard skulle förvandla 140 till en Mercedes-konkurrent med 6-cylindrig motor fick han ägna sig åt ett skickligt utfört balans- och förvandlingsnummer. Det handlade förstås om att spara pengar och kunde man använda 140 som bas så skulle kostnaderna minimerades. I slutet av 50-talet hade Wilsgaard arbetat med ett mer exklusivt projekt benämnt P358. Modellen var tänkt som Volvos flaggskepp försedd med V8-motor och en klassisk Volvo-nos med drag av ►

Klassikerhistorik



Från 1974 års modell fick 164 kraftiga stötfångare precis som mindre 140.

Volvo 164 år för år

(större förändringar, uppgifter från klubbens hemsida)

- 1969** Presentation. 12 199 tillverkade.
- 1970** Dimljus, nackstöd fram, bredare kardantunnel, läderklädsel blir standard. 20 200 tillverkade.
- 1971** 2 cm längre hjulbas, 5,5 tumsfälgar, ser-vostyrning standard. 20 390 tillverkade.
- 1972** Insprutning. Automat med golvspak. Ventilerade skivor fram. Mittkonsol. Infällda utvändiga dörrhandtag. 21 660 tillverkade.
- 1973** Rak stötfångare, lägre grill. Nytt bakparti med större bakljus. 28 500 tillverkade.
- 1974** Kraftigare stötfångare. Nytt balksystem bak med flyttad tank. Taklucka standard på svensksålda bilar. Bränslepåfyllning bakom lucka. 29 617 tillverkade.
- 1975** Ny bakvagnsupphängning. Nya framstolar och baksäte. Omfattande avgasrening. Brytarlöst tändsystem. Automatlåda och A/C standard. Nya bakljus en bit in i produktionen. 20 613 tillverkade.



Till vänster: Manuell låda med överväxel är inte vanligt på de sista årsmodellerna, istället dominerar automaten som inte riktigt gör rättvisa åt den fina 3-literssexan. Till höger: kromade dörrhandtag var en av många detaljer som gav en känsla av lyxbil till 164. Till och med de invändiga knapparna till dörrlåsen var kromade...



"Volvo "Snobbe" blev Sveriges mest sålda sexcylindriga bil"

► företagets förkrigsbilar. Volvo-ledningen fick emellertid kalla fötter när man fick uppfattningen att USA-marknaden började svänga till förmån för kompaktare bilar i början av 60-talet. Istället bestämde sig Volvo för att ta den försiktigare lösningen med en konverterad 140. Volvo 140-serien som presenterades 1966 som 1967 års modell var en säkerhetsbil på många sätt.

Karossen hade krockzoner och bilen hade skivbromsar runt om, 2-krets bromssystem, delad rattaxel med säkerhetsratt, trepunktsbälten både fram och bak, stolarna var förberedda för nackskydd, dörrlåsen var av säkerhetstyp. En prestigebil byggd på 140 hade därmed en viktig ingrediens på plats – krock-säkerheten.

Läderklädsel är vanligt på senare 164:or. 1975 års modell hade faktiskt samma stolar som 264 och även en annan bakaxel. De sista årsmodellerna hade ofta elhissar och A/C.

Wilsgaards 140-design var linjeren på gränsen till anonym, men genom att gifta ihop nosen från lyxbilsprojektet P358 med 144 fick man en riktigt lyckad form. Den längre nosen gav spänning åt 140-linjerna och några extra kromlister gjorde att bilen såg riktigt exklusiv ut. Kanske var den höga Volvo-nosen lite för markant, speciellt eftersom den betonades av att framstötffångaren följde grillens nedre rundning. Ett par extra grillar på ömse sidor om den stora gav ett sobert intryck som förstärktes när Volvo började montera extraljus i urtagen.

Totalt 153 179 exemplar tillverkades enligt klubbens uppgifter som bekräftas av Volvos reservdelskatalog och servicemeddelanden. Det förekommer också andra siffror varav den högsta är 155 068 som många tvivlar på. Klart är i alla fall att Volvo "Snobbe" blev Sveriges mest sålda sexcylindriga bil. ■



164 blev en stor framgång på många exportmarknader, men hotade aldrig Mercedes-Benz och BMW. Den tilltänkta V8:an kanske hade ändrat på den saken.

Klassikerfakta *Volvo 164 E 1975*



En bit in på 1975 fick 164 också andra bakljus trots att produktionsslutet var nära.

Bilmodell: Volvo 164 E 1975
Pris ny: 37 100 kronor (1974)
Pris nu: 20-70 000:-
0-100 km/tim: 9, 9 sekunder
Toppfart: 184 km/tim
Motortyp: rak 6-cyl
Volym: 2 978 cc
Ventilsystem: 2 ventiler/cylinder 1 kamaxel
Effekt: 130 SAE /5 250 varv
 (-74 års modell: 175 SAE/5 800 varv
Vridmoment: 201 Nm SAE/4 000 varv (-74 års modell: 245 Nm SAE/2 500 varv
Transmission: manuell 4 växlar + överväxel
Drivning: bak
Bromsar fram/bak: ventilerade skivor/skivor

Styrning: kulmuttersnäcka
Antal rattvarv mellan stopp: 3,7
Servo: ja
Vändcirkel: 10,3 meter
Hjulställ fram: dubbla tvärlänkar, skruvfjädrar, krängningshämmare
Hjulställ bak: stel axel, skruvfjädrar, längslänkar, tvärstag
Fälgtyp/storlek: 5,5 x 15 tum
Däckdimension: 175 R 15
Hjulbas: 272 cm
Spårvidd fram/bak: 135/135 cm
Längd/bredd/höjd: 487/171/145 cm
Tjänstevikt: 1 490 kg
Snittförbrukning: 12 liter/100 km