



Trogen som en hund

Idag försöker Ford bygga upp Volvos image så att Hisingetraktorerna ska ha samma strålgans som BMW, Audi och Mercedes. Man talar så fint om att bilarna ska ingå i "premiumklassen" och fjärrar sig alltmer från bilden av fyrkantiga sossecontainers. Försöken att klättra uppför lyxtrappan är dock ingenting nytt för Volvo, redan 1958 startade man ett projekt som kallades nr 358 men som slutade med siffrorna 164.

Text & foto: Bosse Andersson

CLASSIC MOTOR ALBUM • NR 1



164

Stig Jakobsson
sålde aldrig sin
trogna 164:a utan
lät den sova i 14 år.
På bilens 30-årsdag
var tiden mogen för
rollbytet från bruks-
till veteranbil.



Milstolpar

1969 var första årsmodellen.

1970 fick bilen dimljus, nackstöd fram, rullbälten fram, läderklädsel, större generator, varningsblikker och tonade rutor.

1971 blev servostyrningen standard. Nya fälgar.

1972 kompletterades de dubbla förgasarna av Boschs D-Jetronic insprutning samtidigt som automatlådan fick golvväxelspak, de främre bromsskivorna blev ventilerade och dörrhandtagen fälldes in.

1973 fick fronten en rak stötfångare och något lägre grill.

Bakljusen förstorades rejält, bakdörrarna blev barnsäkra samtidigt som instrumentbrädan och ventilationsystemet uppdaterades. Halogenlampor.

1974 förstorades stötfångarna och dörrarna fick en helsvetsad fönsterbåge utan ventilationsruta. Bränsletanken flyttades till en säkrare plats över bakaxeln, förarstolen blev eluppvärmd och taklucka blev standard på de svenska bilarna.

1975 monterades samma bakaxelupphängning som på Volvo 264 och handbromsspaken flyttades till en normal placering mellan stolarna.

Elhissar fram och AC blev standard. En bit in på året byttes bakljusen ut mot en ännu bredare modell. Fast 1975 såldes inte 164:an i Sverige.





Solen skiner, motorn susar diskret under huven, jag lutar mig tillbaks mot passagerarsätet i den gamla 164:an och blundar. Den stolte ägaren styr ut på landsvägen och ger gas. Under golvet sköter gamle Borg-Warner automatväxlingen som i fornstora dagar och slår till med en lysande kick-down. Mmm, jag har nog aldrig tidigare åkt i en orenoverad 30-åring som har känts så frisk.

Under åren som Volvomekaniker passerade det en hel del 164:or genom mina händer. Nu väller minnena fram som från en mini-TV inuti huvudet. Jag ser den där bakaxeln som fylldes med vatten och frös till is så att hela transmissionen läste sig. Jag ser glappande vipparmar, fastrostade hjulinställningsskruvar och hur de olika chassistagen flexar i sina spruckna gummibussningar. Jag ser glappet i styrväxeln och läckaget i vippoljekylaren.

Nej, nej! Idag vill jag inte tänka på allt elände som de här bilarna har gett mig utan bara på de fina stunderna. Det fanns nämligen en tid när jag var ung och de här bilarna nya, en tid då sommarnatten aldrig log så brett som i baksätet på en 164:a. Oj, nu kom jag visst in på lite väl personliga minnen.

Låt mig istället berätta om just detta exemplar. Den stolte ägaren heter Stig Jakobsson och just nu styr han vagnen i 90 knyck längs slingrande asfaltsvägar. Stig är en riktig veteranbilsgalning och eftersom vi bara bor 15

VOLVO164 1969

TEKNISK SPECIFIKATION

Motor

Rak 6:a, 2 980 cc, Topp och block av gjutjärn.
Borrning/slaglängd: 88,9/80 mm. Kamaxel:
Underliggande med stöstånger. Bränslesystem:
dubbla förgasare, Effekt 130hk vid 5 000 varv/minut

Kraftöverföring

Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell växellåda, överväxel som tillval. Aut. växellåda 3-steg

Kaross & chassi

Självbärande kaross.

Framvagn: dubbla triangellänkar, skruvfjädrar.

Bakvagn: stel axel, skruvfjädrar.

Bromsar & hjul

Skivor fram och bak. Hjul: 4.5J x 15

Mått & vikt

Längd 4 715 mm Bredd 1 735 mm

Höjd 1 440 mm

Axelavstånd 2 700 mm Spårvidd 1 350 mm

Tjänstevikt 1 360 kilo

Prestanda

Toppfart: 165-175 km/tim,

0-100 km/h: 11-12 sek



Steg in bland de riktiga lyxbilarna tog 164:an inte förrän 1970 då läderklädseln och de tonade rutorna kom i produktion.

Från 358 till 164

Volvos ledningsgrupp hade redan på 1950-talet våta drömmar om den omätliga USA-marknaden. Under 1958 startades därför projekt nr 358. För att kunna konkurrera med Mercedes, Jaguar och de tre USA-jättarna fick denna urmoder till 164:an både en järninspirerad design och en stor V8:a.

Volvo-folket sansade sig dock snart, de var ju svenskar. Ett par år senare var konceptet därför lite lagom ljummet och vinkellåtan byttes ut mot en rak sexa samtidigt som designen blev mer europeisk.

Utvecklingen fortsatte. Teknikerna jobbade med kriterier som skivbromsar fram och rattväxel samtidigt som formgivaren Jan Wilsgaard försökte få rum med en glasvägg mellan fram- och baksätet. Jan är kanske mest känd som Amazonens och 140:ans pappa men utvecklade alltså även designförslaget som skulle bli 164:ans urmoder. Lerdummin i skala 1:1 var en Wolseley 6/99-liknande skapelse, åtminstone när det gällde grejorna framför vindrutan, resten av bilen var en lite lyxigare Volvo 144.

Den raka sexan utvecklades ur Volvos B20, en fyrcylindrig tvålitersmaskin som helt enkelt förlängdes med två cylindrar och döptes till B30. Till att börja med andades maskinen genom dubbla förgasare och klämde då ur sig 130 kusar. Vagnen blev dock betydligt piggare när Boschs elektroniska insprutning höjde effekten till 160 ystra pållar. Plötsligt hade Volvo en Autobahn-express som trivdes ganska bra i höga farter. Nej, nu tog jag nog i. Redan på de första förgasarbilarna blev bränsletörsten grymt stor i högre farter, därför ställde Volvo insprutningen så magert som det bara var möjligt. Tyvärr gav detta en dålig kylning av kolvarna som faktiskt kunde smälta om man låg allt för länge på full gas.

Ett annat högfartsproblem var chassits mjuka fjädring och stötdämpning. De här bilarna är nämligen mer byggda för komfort än sport. På hastighetsbegränsade svenska vägar var och är 164:a däremot en pålitlig arbetshäst. På 1970-talet körde jag själv åtskilliga mil med 164:or som dragare framför biltransportkärror. Det var då jag lärde mig uppskatta nyttan av en tung gjutjärnssexå som motvikt samt den komfortabla kombinationen av råstark motor och duktig automatlåda.

Bilen du ser på de här bilderna är en 164:a av den allra första årsmodellen, 1969. Vagnen hade då ännu inte tagit steget in bland de riktiga lyxbilarna. Det var först året därpå som läderklädseln, nackstöden och de tonade rutorna kom i produktion.

Hastighetsmätaren av termometertyp försvann däremot inte förrän 1972 års modell gick i graven. Vi är därmed framme vid -73:orna som anses vara 164:ans absoluta utvecklingstopp med de snyggaste stötfångarna, en lägre grill, större bakljus, rund hastighetsmätare, snyggare ratt och bättre ventilationssystem.

Motpolen är 1974 års modell vars voluminösa stötfångare ger ett vulgärt och klumpigt utseende.

Sista årsmodellen blev -75:orna, men då såldes modellen inte längre i Sverige. De flesta exemplaren gick istället till USA och årsmodellen är därför så gott som okänd i Sverige. Några exemplar finns dock här i landet och de har en hel del gemensamt med sin avlösare; 264:an.

Produktionssiffror per årsmodell

1969 12 199 tillverkade exemplar
 1970 20 200 tillverkade exemplar
 1971 20 390 tillverkade exemplar
 1972 21 660 tillverkade exemplar
 1973 28 500 tillverkade exemplar
 1974 29 617 tillverkade exemplar
 1975 20 613 tillverkade exemplar
 Total produktion: 153 179 exemplar

minuters bilresa från varandra har jag vant mig vid att det alltid finns någon rolig gammal bil på hans garageinfart.

När Stig kom glidande i den här gamla 164:an blev jag dock konfunderad. Den var ju så gräsligt lik den bruksbil han använde på 1980-talet. Stig förklarar:

- Det ÅR den bil jag körde med då. Jag sålde aldrig kärran utan ställde undan den.

Jaha, Stig köpte alltså bilen 1979, när den precis hade fyllt tio år. Sedan tjänade den honom troget i 9 000 mil, längsta resan blev en semestertripp till Italien. I mitten på 1980-talet tyckte Stig synd om bilen när vintersaltet åter började yra runt skärmkanterna och ställde in sin kompis i en ladugård. Där sov vagnen sedan som en lagom tilltufsad Törnrosa fram till hösten 1999. Då polerade och kysste sonen Ulf lacken samt fick igång de livsviktigaste organen. Jobbet var egentligen inte så omfattande, efter den kosmetiska make-upen byttes alla oljor, ett nytt batteri inhandlades, bromsarna renoverades och en stor service utfördes. Sist av allt byttes den



sönderrostade (!) plåtluckan på bakaxeln. Sedan dess har den ärriga pärlan rullat sisådär 500 mil utan att klaga.

På vägen hem är det min tur att ta plats bakom den stora ratten. Visst, det var ju så här det kändes. Jämfört med en 144:a rör sig karossen lite sävligare och alla vibrationer är betydligt mjukare. Bilen utstrålar en sorts lugn trygghet. Som om han har läst mina tankar formulerar Stig det så här:

- Att köra och äga en 164:a påminner på något sätt om att umgås med trofast hund.

Jag kunde inte ha sagt det bättre själv. □□

Volvos lyxbil har kanske inte samma image som en Merca eller Jagga, men den raka sexan och resliga grillen ger ändå en viss pondus åt modellen.

Den tunga och råstarka motorn gjorde 164:an till en idealisk husvagnsdragare.

Bakom den stora ratten förstärks 1960-talskänslan av den termometerliknande hastighetsmätaren.

