

# LYX MODELL LAGOM

Audi ena dagen, BMW nästa och Jaguar den tredje. Nuförtiden är det ingen som reagerar för lite otrohet i bilvärlden. Annat var det förr, särskilt i premiumklass. Direktören skulle åka Mercedes, punkt slut. Men 1968 blev det andra bullar. Då ville Volvo vara med och slåss. Säg goddag till lyxliraren 164.

AV FRANS JOHANSSON (TEXT), ROLAND BRINKBERG (FOTO)



**L** ägmäld, stabil och trygg. Vad är nu detta, fördomsprofilen på en typisk svensk? Kanske, men också receptet på Volvos diskreta direktionsvagn 164.

I början av 60-talet när legendariske formgivaren Jan Wilsgaard presenterade sitt första förslag,

var han dock inne på ett helt annat spår, en mer vågad strömlinjeformad vagn med kaross, som hämtad från en rysk 60-tals Volga uppblandad med en och annan plåt från Peugeot 404. Ungefär så. Dessutom, under huven, bestyckad med en 3,6-liters V8 från gamla experimentvagnen Philip. ▶

”När vi var små kom några bekanta till vår familj och hälsade på i sin nya 164. Man gjorde stora ögon, en lyxbil från Volvo. Den var helt omöjligt att glömma.”



**Tomas Olsson vet hur en riktigt fin 164 ska se ut. Fascinationen för lyxiga Volvo har han haft sedan barnsben. Av de runt 146.000 tillverkade, finns i runda slängar 5.000 kvar i Sverige. Tomas är en av de finaste.**

► Men verkligheten blev förstås en annan. Volvo, som så många gånger både förr och senare, tog en bredare, säkrare väg till framgång. Och av Wilskaards första planer blev det intet. Marknadsundersökningar visade nämligen på framtida nedgångar för lyxvagnar och ljusa tider för kompakta familjebilar.

**MEN EN LYXVAGN** behövs alltid, förr eller senare, så också hos Volvo. 1968 var det dags för presentation. Då hade man filat sedan i mitten av 60-talet för att göra premium av 144, presenterad 1966.

Mycket var sig likt mellan lillebror och 164, åtminstone fram till torpeden. Där började det nya, med tio centimeter längre skärmar och 30-talsinspirerad grill, för övrigt en av få saker som togs från det tidigare avsmnade lyxexperimentet.

Bakom grillen hittades den nya, sexcylindriga 145 hästars B30-maskinen, i princip en B20, med ytterligare två burkar. Kringutrustning som dubbla Stromberg och avgasrening var också beprövade varor från fyrorerna. Lådan däremot var en nyhet från tyska ZF.

I kupén hade man förstärkt flärden med hjälp av träimiterade paneler och lite andra lyxförbättrande medel. Klädseln var dock till en början tyg. Skinn blev standard först till året efter, liksom servostyrningen 1971.

Resultatet var typiskt Volvo, säkert och aningen präktigt – utan att på något sätt vara vulgärt.

Prestanda var det i alla fall inget fel på, även om det inte handlade om någon racer. En vanlig Volvo pressades utan större problem upp i 160 knutar och

lyxtransportören 164 fixade lätt 175 kilometer i timmen. Autobahnloket – huvudkonkurrenten Mercedes 250 S – pilade på ytterligare några kilometer.

**DEN METALLIC, STÅLBLÅ 70:**an på bilderna ägs av Tomas Olsson från norrländska Sävar. Troligen känns han igen av vakna *Bilsport Retro Cars*-läsare. Men det är synvilliga, för säkert blandar ni ihop honom med tvillingbrorsan Kent, som tidigare varit med i tidningen, då med sin hutlöst fina 262C. För att ytterligare snurra till det, kallade vi då av misstag Kent för Tomas i artikeln. Men nu är det klargjort; Tomas äger 164:an, Kent 262C:n.

Fascinationen för lyxiga Volvo har båda haft sedan barnsben.

– När vi var små kom några bekanta till vår familj och hälsade på i sin nya 164. Man gjorde stora

ögon, en lyxbil från Volvo. Den var helt omöjligt att glömma, förklarar Tomas.

Nu, i runda slängar 30 år senare, har han själv haft flera stycken i sin ägo.

Just den här hittades bland radannonserna i Östersundsposten för nästan tio år sedan. 25.000 mil, lite matt i lacken, men rostfri och av den snyggaste generationen, 69-72, med de tunna kofångarna och den smäckra bakänden med de stående bakljusen, gick det liksom inte att låta bli.

– De sista 74- och 75:orna hade





**Liggande instrument som i 142, men den snoffsiga träpanelen var ny. Första året kostade skinn extra.**

ju parkbänkarna och de breda lyktorna bak. Inte alls lika snyggt, tycker Tomas.

Ägaren hade planerat att sälja den till Tyskland.

– Det var man ju tvungen att sätta stopp för.

Han har historiken någorlunda klar för sig. Förste ägaren, en läkare, hämtade ut bilen hos Bilbolaget i Östersund.

Sedan rattade han snällt och försiktigt i 15 år innan han sålde vidare. På det ett tiotal ägare, som alla brukat med försiktighet på saltfria vägar. Och nog handlar det om en Norrlands-bil, med manuell låda och motorvärmare. Klassiska attribut i norr.

– Men att det inte rostar i Norrland är en myt. Även uppe hos oss finns vrak. Ofta rostar det i golven, snön sprutar upp och lägger sig, skapar sedan fukt, förklarar Tomas.

**INTE FÖR ATT BILEN** skämdes för sig, men han rev ändå efter något års körning. Mest för att kunna lämna iväg för en seriös lack. Samtidigt fick sig inredningen en duvning med smörj, det räckte.

Sedan började jakten på NOS skyltbelysning, blinkerglas och annat smått och gott.

Som bekant nyttillverkas mycket till Volvo, men till 164 är det fortfarande glest. I alla fall så länge det handlar om specifika delar, som kofångaren fram, de unika hjulhuslisterna och lyktsargarna.

– Dimljusen i fronten har varit slut i säkert 15 år hos Volvo, men nu ska de snart börja tillverkas igen.

Av de sammanlagt 146.008 stycken 164:or som tillverkades finns fortfarande 5.000 kvar i landet. Tomas Olssons är en av de finaste. Ovanlig dessutom eftersom den såldes ny med metalliclack och servostyrning. Förste ägaren kryssade dessutom i rutan för extra nackstöd bak, något som bara ett fåtal gjorde.

Förstås satte han också en krumelur för motorvärmare. Där emot lät han bli både trestegs automat och overdrive.

Onödiga attribut på skumpiga och smala Norrlands-vägar, så där 1970. ■

## Retrofakta

**Bil:** Volvo 164 -70

**Ägare:** Tomas Olsson, Sävar

**Motor:** B30A, 6-cyl radmotor, 2.978 cc, 7-lagrad vevaxel, dubbla Zenith-Stromberg förgasare

**Effekt:** 145 hk/5.500 rpm

**Växellåda/kraftöverföring:** ZF 4-växlad manuell

**Bromsar:** 2-krets triangelsystem, servoassisterade skivbromsar runt om

**Styrning:** Servostyrning

**Prestanda:** 175 km/h

**Totalvikt:** 1.750 kg

**Chassi:** Självbärande kaross, individuell hjulupphängning fram, stel axel bak, spiralfjädrar

**Hjul:** Däck: 165/70 15

**Inredning:** Original skinn

**Lack:** Stålblå metallic