



VOLVO 164 1969

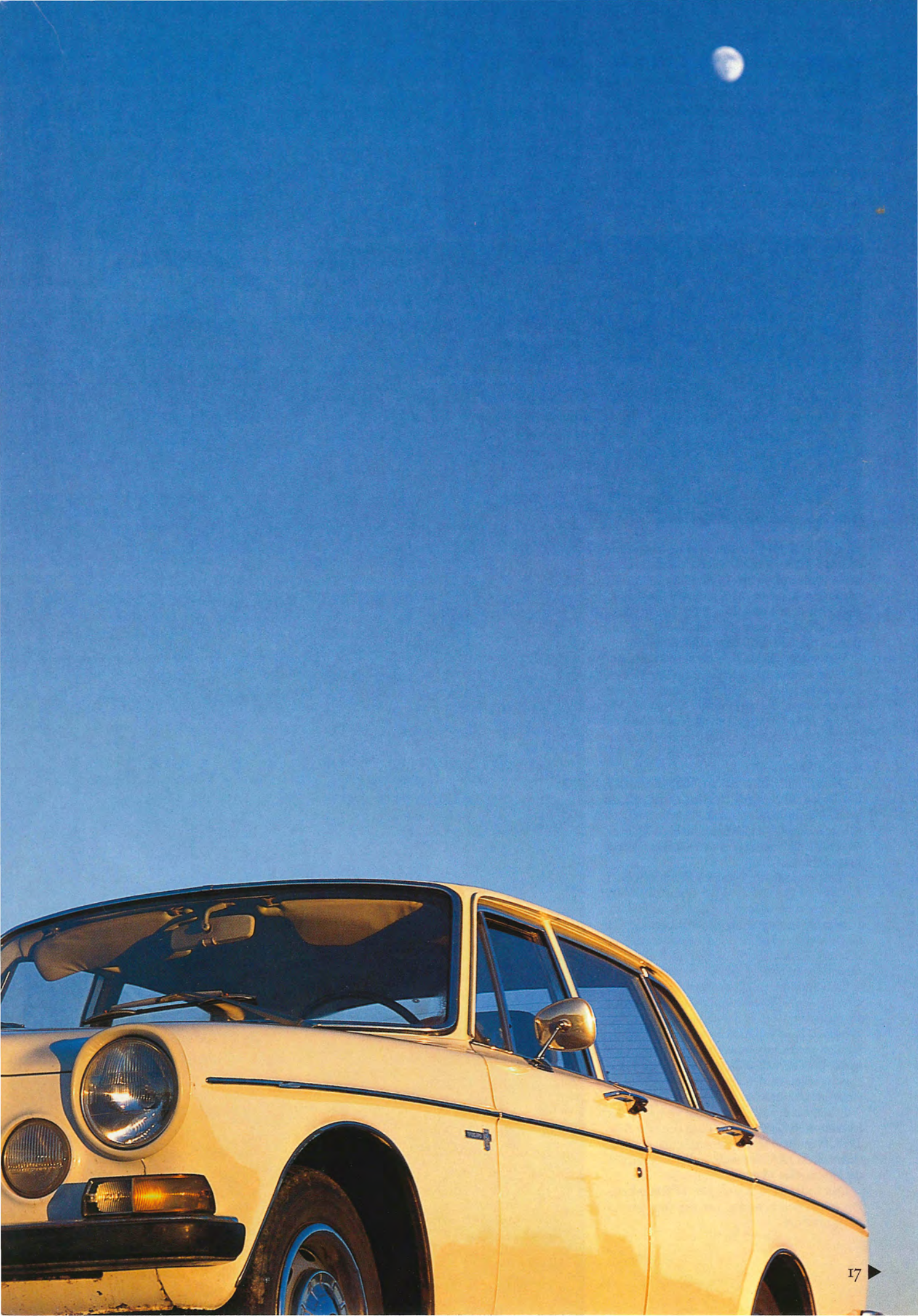
MÅNEN *tur och retur*

*Att byta ut raketerna
Apollo XI mot en Volvo 164
var kanske inte det bästa om
man ser till prestanda,
men å andra sidan är
en Volvo mer praktisk
och betydligt bekvämare.
Edvin "Buzz" Aldrin använde
därför denna 164 när han
besökte sin farfars hemland
1970, bara några månader
efter att han varit den
andra människan som gått
på månen.*



Text: Robert Gustavsson
Foto: Björn Tiedemann





Flygöversten Edwin "Buzz" Aldrin Junior föddes 1930 i Montclair, New Jersey, USA. 1951 utexaminerades han från USA:s militärakademi. Han tjänstgjorde sedan som stridspilot i Koreakriget där han under sina 66 stridsuppdrag bland annat sköt ner två MIG-15-plan. 1963 doktorerade han i ämnet "Astronautics" och tre år senare, 1966, deltog Aldrin i sin första rymdfärd – expeditionen med Gemini XII. Den 16



till den 24 juli 1969 var han en av tre astronauter ombord på Apollo XI, vilken var den första bemannade månresan. Som andra människa någonsin tog han en månpromenad den 20 juli, efter Neil Armstrong. Den tredje i besättningen, Michael Collins, stannade kvar i moder-skeppet och höll det i omlopp kring månen.

1970 utsågs Buzz till Årets Svenskamerikan och i sin hustrus och faders sällskap besökte han sin farmors och farfars gamla hemland. Även om Sverige inte var lika stort som USA blev det nödvändigt att ha tillgång till en bil. Volvo 164 med sin raka sexa och automatlåda var den lyxigaste svenska bilen som fanns då och en sådan fick familjen Aldrin använda.

Denna bil såldes ny av Bilkompaniet i Eskilstuna till Nya AB Engdahls färg, och de behöll bilen mindre än två år. Sedan byttes den in mot en ny bil. Det är oklart om bilen ägdes av färgfirman eller av bilhandlaren när Buzz Aldrin nyttjade den.

Bilen användes för familjens färder runt om i Sverige och det väckte en del uppmärksamhet, men framför allt stolthet, hos de som såg honom. Landet var i en stämning av festyra och det var något alldeles enastående och fascinerande att människor hade åkt till månen. Och att en av dem var svenskättling gjorde inte yran mindre.

Efter Aldrins besök hade bilen bara gått 2 300 mil, och den såldes till rektor Sven Huselius den 16 december 1970. Han behöll den till sin död 1984 och hans fru Aina fortsatte att använda bilen på samma varsamma sätt som sin framlidne make. Hon hade den till exempel alltid parkerad i varmgarage när den inte användes och under vinterhalvåret var bilen sällan ute på vägarna.

Ryktet om den fina bilen spred sig och till slut lyckades en bilhandlare köpa loss den från Aina 1994. Handlaren trodde att han kunde sälja den vidare direkt till Volvosamlaren Per Thyrén, och det blev mycket riktigt en snabb affär.

Den hade nätt och jämt gått 17 000 mil när Per köpte den och idag har den inte gått så många fler mil.





- Jag har inte kört bilen så mycket, men den passar utmärkt i min samling. Den har allt jag kan önska mig. Det är den första årsmodellen, den är i oerhört fint skick och den har en intressant historia.

- Först trodde jag inte försäljarens prat om att Aldrin hade haft bilen, men när jag kollade upp det visade det sig stämma. Det känns ganska häftigt att ha en bil med en sådan historia.

Volvo hade en lång tradition av att bygga



TEKNISK SPECIFIKATION

Volvo 164 1969

Motor:

Volvo B 30. Vätskekyld, frontmonterad sexcylindrig radmotor. Slagvolym: 2 978 cc. Toppventiler. Enkel kamaxel i blocket. Boring/slaglängd 84,1/ 95,2 mm. Två stycken SU-förgasare. Effekt 145 hk.

Kraftöverföring:

Trestegad automatlåda. Rattväljare. Bakhjulsdrift. Utväxling: 4,1:1

Chassi & kaross:

Självbärande fyradörrars sedankaross i stål för fem passagerare (inklusive föraren). Individuell framvagnsupphängning, spiralfjädrar. Stel bakaxel, spiralfjädrar.

Bromsar:

Servo-assisterade hydrauliska bromsar. Skivor fram, trummor bak.

Mått & vikt:

Längd: 4 710 mm.
Bredd: 1 702 mm.
Höjd: 1 752 mm.
Tjänstevikt: 1 300 kilo.

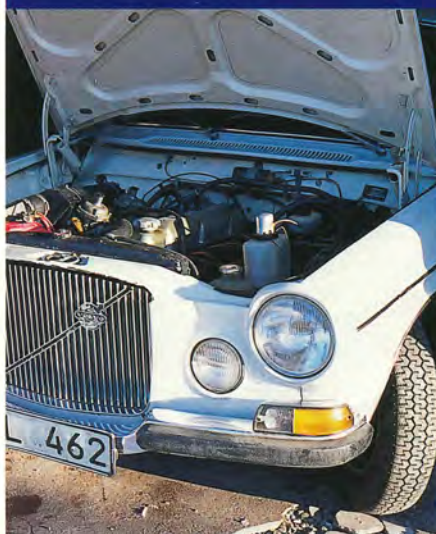
Prestanda:

Toppfart cirka 175 km/tim
Produktionsår 1968-1975
Antal tillverkade Volvo 164 1969: 14 100

Fronten till 164:an hämtade inspiration från ett tidigare "lyxbilskoncept", P358 från slutet av 1950-talet.

Den sexcylindriga motorn var i princip B20-motorn med två extra cylindrar.

Detta exemplar har automat och styrservo, vilket var extrautrustning.



sexcylindriga, lite lyxigare bilar. Den bröts 1958 då "Suggan" slutade tillverkas och fram till och med 1968 fanns det bara fyrcylindriga bilar som PV 544 och Amazon.

Volvo kände trycket på sig att ta fram en lite lyxigare bil efter Suggan och redan i mars 1958 började man skissa på lyxbilen 358. Längre än till projektstadiet kom den inte men under huvan fanns en V8 som tidigare utvecklats till det dödfödda projektet Philip.

Men planerna på en prestigebil fanns kvar hos Volvo och när man tog fram 140-serien gjorde man slag i saken. Man gjorde om den framför torpedväggen och försåg modellen med en sexcylindrig motor. I princip var det en B20 som fått två extra cylindrar. Designmässigt lånades P358:ans frontparti och placerades på 140-modellen och på så sätt kunde man få till en toppmodell på ett kostnadseffektivt sätt. Volvo 164 började säljas som 1969 års modell och förbättrades i takt med att 140-serien utvecklades. En fåtal exemplar av 164:an tillverkades 1975 då 140-serien redan hade ersatts av 240-serien.

Pers bil är utrustad med automatlåda och styrservo, som var extrautrustning.

- Plyschinredning var standard, men det var nog det enda lyxiga som inte kostade extra.

Motorn är fortfarande i mycket gott skick, och av den råa gången som en del 164:or får med åren märks ingenting. Gången är så mjuk som den ska vara på en rak sexa, och den passar väl i på den i övrigt mycket välbevarade bilen.

Inredningen är inte ens sliten och rosten är obetydlig.

- Egentligen är bilen värd att bevara bara på grund av skicket, men historien gör den ännu mer intressant.

Numera är Buzz Aldrin en aktiv pensionär som skriver böcker och han åker fortfarande runt och håller föredrag om rymden och rymdfärder.

- Kommer han till Sverige någon mer gång får han gärna låna bilen igen, säger Per. ■■