



# Användarvänlig lyxkryssare

TEXT & FOTO: OLLE WILSON

Sexcylindriga 164 är en Volvo i elegant förpackning. Sobert mörkblå med en ljusblå tyginredning andas detta exemplar directionsvagn. Tyst framfart och det behagliga surret från sexan inbjuder till långresa. Att den dessutom är robust som få gör modellen till en användarvänlig och allt mer uppskattad klassiker.

*"Hans rakskurna formspråk genomsyrade också 140-serien som 164:an baserades på."*

Alla vi som skruvar, kör och samlar på gamla bilar har en relation till Volvo – på ett eller annat vis. Och vi är många som har haft en Volvo som introduktion till hobbyn. I Fredrik Gadlers fall var det en P1800 som satte fart på det motorhistoriska intresset, en bil som han faktiskt har kvar efter 25 år och en rad olika bilprojekt i garaget. Bland annat en bunt Hudson och ett knippe Citroen och Mercor. Och så har det varit några Amazoner förstas, bland annat en mycket fin dimgrön -62:a kombi.

Inte är det många som behåller sin första bil men Fredrik klamrar sig hårt

fast vid sin 18-årsdröm. Han har till och med renoverat den två gånger. Det vittnar om en ovanlig uthållighet.

– Att göra om sina egna reparationer är betydligt jobbigare än att börja på något nytt, konstaterar Fredrik med en suck. Och kanske är det en orsak till fenomenet att våra gammal-bilar gärna byter ägare efter ett tag.

Fredriks senaste fynd är en Volvo 164 från 1969 som rullat det mesta av sin tid i Stockholmsområdet. Bilen har avverkat 25 000 mil men det känner vi inte ett spår av när vi bekvämt och ombonat susar fram ute på Lidingö en kylig vördag.

I jämförelse med en 140 är det förvånansvärt vilken stor skillnad det är i komfort. Det lite råa brummet från B20 är ersatt av ett sofistikerat spinnande från en rak sexa och kupén känns effektivt dämpad.

– Motorn verkar frisk och den ryker ingen olja, så den är kanske iordninggjord eller ovanligt välkött. ▶

## ”Han har till och med renoverat den två gånger.”

► Enligt pappren som följde med är bilen omväxlande servad i Västergötland och Stockholm så det kanske är långa mil som körts, tror Fredrik.

Den träimiterade instrumentbrädan ger lite jänkarkänsla och faktiskt påminner körupplevelsen lite om en Valiant eller en Falcon kompaktamerikanare – fast mer exklusivt då dessa bilar var betydligt enklare utrustade.

På USA-marknaden hörde 164:an hemma i Mercedes-klassen och det fanns en hel del finesser att välja på för den som önskade.

Luftkonditionering, servostyrning, elektriska fönsterhissar och eltaklucka. Få bilar i Sverige var så rikt utrustade och denna 164:a är typisk i sin spartanska utstyrel. Enda finess är radio.

– Inte ens en klocka finns det, konstaterar Fredrik.

Men den kom 1970, samma år som servostyrning blev standard. Detta är infördes också ett förvaringsfack och fälgarna blev bredare.

Utrymmena invändigt känns modernt luftiga tack vare de stora rutorna som också gör bilen lätt att hålla reda på vid tränga

utrymmen. Sikten är utmärkt för att vara en sextiotalsprodukt.

Exteriört noteras skillnader mot 144:an i frampartiet som är 10 centimeter längre för att den raka sexan ska få plats. Fronten med sin lite engelska uppsyn stramar till utan att det blir stroppigt och kylaren ger ett klart ädlare intryck än 144:ans flärdfria ventilationsgaller. Designen med den distingerade grillen är hämtad från Projekt 358, en större och pampigare bil som aldrig sattes i produktion. P358 var en skapelse av Jan Wilsgaard och hans raskurna formspråk genomsyrade också 140-serien som 164:an baserades på.

### ”CAT WALKEN”

Utmärkande för 140- och 160-serien är den markerade skuldran längs karossidan. ”Cat Walken” som den också kallas, eftersom katter gärna tar sig en promenad där, är en form som kommit tillbaka på dagens modeller. Den har nu blivit ett viktigt kännetecken för Volvo. Profilen är massiv och kraftfull som en stadig järnbalk. En framtoning som behövs på den allt tuffare bilmärknaden.

– Lackeringen är original förutom på en skärm och jag har bytt avgassystem. Sedan var det bara att besiktiga, berättar Fredrik.

Den fyrväxlade manuella lädan i Fredriks 164 har sportigt kort spak vilket dock inte resulterar i särskilt intensiv hantering. Det känns lite klunkigt. Samtidigt är Volvon mer en glidare med sin vridfyllda sexa så växlandet är inte så nödvändigt egentligen. Något som klagades på i samtida tester var att backen krävde våld för att gå i. Så är det också på denna bil och förmodligen är det en miss i länkgets konstruktion.

Något som man får behov av efter en stunds körning är en växel till. Motorvarvet är onödigt högt i landsvägsfart och man lider med motorn. Överväxel fanns dock som extrautrustning till 164.

Mindre nödvändigt är servostyrning som också fanns att beställa. Den stora ratten ger tillräcklig kraft att baxa runt bilen vid parkering och utväxlingen är hög, nästan fem varv mellan stopp.

Effekten på 130 hästkrafter DIN ger inget våldsamt temperament och visst känns det att bilen är framtung i kurvorna. Men vid vår lugna framfart är det inget man reflekterar över. Istället gläds man åt Volvons gedigna karaktär och den trygga gången i maskineriet. En kvalitetsprodukt som kan ta 25 000 mil med en klackspark.



Fredrik Gadler har fastnat för en Volvo 164 och det blir allt fler som upptäcker denna svenska kvalitetsvagn.

Vi får väl se om Fredrik kommer att behålla den i 25 år.

– Förhoppningsvis ska jag inte behöva renovera den två gånger, kommenterar Fredrik med ett syrligt leende.

## Klassikerfakta

**Bilmodell:** Volvo 164 1969  
**Pris ny:** 25 450 kr **Pris nu:** 5 000-80 000 kr  
**0-100 km/tim:** ca 10 sek **Toppfart:** 170 km/tim  
**Motortyp:** rak 6-cylindrig **Volym:** 2 978 cc  
**Ventilsystem:** 12 ventiler, 1 kamaxel, stötstänger  
**Bränslesystem:** förgasare  
**Effekt:** 130 hk DIN/5 000 varv  
**Vridmoment:** 210 Nm/2 500 varv  
**Transmission:** manuell, fyra växlar  
**Drivning:** bak  
**Bromsar fram/bak:** skivor/skivor  
**Styrning:** skruv och rulle  
**Antal rattvarv mellan stopp:** 4,8  
**Vändcirkel:** 10 m  
**Hjulställ fram:** dubbla tvärlänkar, skruvtjädrar, krängningshämmare  
**Hjulställ bak:** stel axel, skruvtjädrar, längs- och tvärlänkar  
**Fälgtyp/storlek:** plåt 4,5x15 tum  
**Däckdimension:** 165x15 **Hjulbas:** 272 cm  
**Spårvidd fram/bak:** 135/135 cm  
**Längd/bredd/höjd:** 472/174/144 cm  
**Tjänstevikt:** 1 420 kg  
**Snittförbrukning:** ca 12 l/100 km



Motorn är en B30 som i sin tur innebär en förlängd B20. Trots det enkla ursprunget bjuder sexan på en tyst och civiliserad kraft med djupt register.



Massivt, förenklat och proportionerligt men knappast lekfullt. Det kraftfulla formspråket i Volvo 164 är en produkt av Jan Wilsgaard som ansvarade för Volvos design under 50- och 60-talen.



Inredningen är inte så värst glamorös. Trots att 164:an skulle konkurrera med lyxmärken som Mercedes och BMW saknas klocka. Fuskträ var en flirt med amerikansk bilpublik.



Från sidan ser man 164:ans rena, raka linjeföring.



Den första årgången av Volvo 164 är 1969 och visst är den stilig med sin aristokratiska grill och de kromade ventilerna vid lyktorna. På senare årsmodeller monterades dimljus i dessa öppningar. Här ser det ut som om de skulle rymma kraftiga signalhorn till autostradan.