

## Min 164E-1974

Tänkte berätta lite om min 1644531A med chassinummer 123530. Bilen levererades den 9 april 1974 som tjänstebil till en Volvo anställd i Göteborg. Efter 2 år såldes bilen vidare i juni 1976 till en man i Torshanda som hade bilen fram till augusti 1981 då en dam i V Frölunda hade den några månader till december 1981. Därefter ny ägare i Särö som vi köpte bilen av. Jag och min pappa köpte 164:an den 20 november 1982 efter att ha sett en annons i Göteborgs Posten. Jag hade då fyllt 18 år så detta blev min första bil. (Jag hade visserligen en veteranbil också pappas första bil en PV444H 1954).

Jag minns att det var en mörk kväll men att motorn glänste i mörkret, varför? Jo den var motortvättad o var behandlad med motorplast och i lyset från motorrumsbelysningen såg den ut att vara i nyskick vid första intrycket och det var ju B30E motorn och den manuella lådan med överväxeln vi ville åt. Cypressgrön 110 var färgen, ville egentligen ha den tjusiga grönblå metallic också den med ljusbrun skinnklädsel. Men den här verkade fin och för 15 400 blev den vår. Den hade då gått 14 000 mil.

I maj 1983 small det till i motorn...det var tändfördelaren som hade skurit och samtidigt skadat kuggarna på kamaxeln, så det blev dyrt. Kanske hade inte fördelaren fått någon smörjning i filtveken under rotorn... Ny fördelare, ny kamaxel och nya transmissionsdrev.

Sommaren 1983 åkte mamma och jag på Europa tur med 164an till Tyskland o Österrike. Efter att ha släppt av mamma att shoppa i Hamburg tog jag en sväng på Autobahn själv och provade toppfarten, 195 km/h enligt mätaren men en hel del vibrationer i instrumentbrädan pga obalans i kardan och / eller däck.

Pappa körde med den första året men insåg snart att förbrukningen var i högsta laget för hans körning så exakt på dagen året efter vi köpt bilen övertog jag 164:an helt efter att ha varit delägare.

Under gymnasietiden årskurs 3 och 4 så fanns det hela 5 st 164or i klassen, det var riktigt kul att träffas och titta på våra bilar. Det hände väl att det blev några kappkörningar också vid rödljusen. Det var en vit 1970 som hade anliggande bromsar bak så beläggen byttes varannan månad minns jag. En annan var en perfekt renoverad stålblå metallic 1971 som ägaren fortfarande har kvar, han hade även en cypressgrön högerstyrd 1972 ombyggd med turbo (denna ombyggnad och dokumentation var examensjobbet). En grönblå metallic 164E 1973 och så min 164E 1974. Efter ingenjörsexamen från 4-årig teknisk maskin blev det under semestern 1984 en tur till Norge med bl.a. Geirangerfjorden och Trollstigen, härligt med vridmomentet när Trollstigen skulle bestigas.

Inte så många mil efter kamaxelbytet var kamaxeln nedsliten på en nock och detta var ett känt problem hos Volvo så jag fick en ny på garanti.

Därefter var det lumpen och med tillgång till Säves flygflottilj F9s verkstad så kunde en del större jobb göras som tex byte av lamell och tryckplatta då kopplingen hade börjat slira i april 1985. I augusti var jag på första 164 klubbträffen i Växjö, tyvärr var 164:an avställd då eftersom jag låg i lumpen så den var inte med på träffen.

Däremot ställdes den ut på Volvoträffen i Skänninge i maj och 164 klubbens träff i Oskarshamn i oktober 1985. Under året rostskyddades bilen i hållrum, golv och hjulhus.

Efter muck och första året på Volvo Lastvagnar på bandet kunde jag kosta på en helrenovering av motorn, den hade då gått 18 000 mil. En kompis jobbade på en motorrenoveringsfirma i Göteborg så jag fick det gjort ganska billigt. Utmaningen var att jag då inte hade tillgång till verkstad, så ur med motorn och återmontering gjordes ute på gatan utanför radhuset på G Björlandavägen i Göteborg. Det var nog många som vred på huvudet när de körde förbi, men det gick bra med hyrd motorlyft att få ned motor och vxllåda ihopmonterat i juli 1986.

Nu hade det börjat rosta i golvet så första svetsen inhandlades 1987. Golvet svetsades det i och skärmkant bak byttes. Samma år lyckades jag dra avtappningspluggen för hårt så gångorna gick sönder i sumpen... hittade en beg på skrot och bytte. Senare på hösten började tanken läcka bensin, dags att besöka skroten igen. Hittade en tank från en 1976 års modell med insprutning som passade, något snurrig i huvudet av ångorna lyckades även den bytas.

Strax efter var det dags för besiktning, gick igenom men några dagar sedan havererade HF hjullager fullständigt, byte av det. Nu var det slut på garage möjligheter hos studiekompisen vid Högskolan i Eskilstuna för nu började arbetet på Scania i Katrineholm i början av 1988.

En kväll på väg hem la bränslepumpen av, bogsering och byte dagen efter. Bakfjädrar byttes också under året.

Service gjordes alltid i tid och täta oljebyten liksom vaxning av bilen, även idag är original lacken i bra skick.

Men nu började det bli lite väl många fel lite för ofta. Började fundera på en beg 760 Turbo eller en beg 9000 Turbo, det blev en Saab 9000 Turbo 1987 som till slut fick 164 an att ställas av i september 1989 i ett garage i Blekinge, att sälja var ju otänkbart, alldeles för många minnen med denna bil. 164:an tillsammans med 1800ES hade ju varit mina drömbilar sen 9 års åldern då jag besökte Volvo Bil & Truck i Västra Frölunda när Volvo 1973 års modeller presenterades. Med mig hem hade jag broschyrer som det tittades mycket i och de finns fortfarande kvar.

Där stod den min 164:a och kördes ibland när jag var på besök i Blekinge. I maj 1990 så ville min kusin i Stockholm låna den så vi besiktigade bilen efter att ha lånat 4 st 15 tums däck från en skrot. Jag hade Volvos 14 tum 25 ekrade fälgar på bilen men såg till

att besiktiga den med original 15 tums vinterdäcken på, då var bilprovningen hårdare på däckdimensioner. Det blev några ettor för rost men även en trea dvs körförbud för en spridare som läckte så mycket att besiktningsmannen fick bensin i håret, inte uppskattat...Men jag var välförsedd med en extra uppsättning bränsleinsprutningssystem i bagaget så det fixades och sen gjorde vi nytt försök någon timme senare och då vart den godkänd.

Under hösten hade den blivit svårstartad och gick ojämnt under 2000 rpm, mycket provades (jag hade ju som sagt en extra uppsättning insprutningssystem så jag kunde prova att byta komponent för komponent), men som vanligt var det inte D-jetronic som spökade utan det vanliga tändsystemet... det visade sig att rotorn hade för hög resistans, bytte rotorn (som inte var gammal) till en ny och nu gick motorn fint igen. Men i oktober ställdes den av igen i Blekinge då bränsleförbrukningen i stadskörning blev i dyraste laget för 08-kusinen.

Därefter kördes den 1-2 gånger per år de kommande åren för att hålla motor och bromsar vid liv. År 2001 i augusti kördes den men året därpå på semestern ville inte bränslepumpen längre....

Några år därefter gjordes några försök att med annan bränslepump få igång motorn men jag lyckades inte få till det under de korta besöken.

Nu hade sonen börjat intressera sig för bilen och ville ta hem den till Björkvik och i november 2015 hyrde vi kärra och körde hem den. Bromsarna var så hårt anliggande att den fick dras in i garaget med talja och block fästad i min andra bil en PV444-54 som har plats bredvid i dubbelgaraget. Motorolja och oljefilter byttes. 25 December startades motorn några sekunder på samma sätt som tidningen Klassikers mekaniker Julle gjorde med den gröna 165an med bensin i insugningsröret.

Två dagar senare kopplade sonen och jag in bränslepump med reservdunk direkt i motorrummet efter att ha renblåst bränsleledningar och provtryckt bränslesystemet. De två slangbitarna kring tryckregulatorn vid spridarröret läckte när det blev tryck, byte. Sen var det dags att provstarta och den gick igång och kördes ca 5 minuter för första gången på 14 år, härlig känsla.

Nu återstår att rengöra tank, byta bränslefilter och renovera samtliga bromsok och byta bromsslängor, sen borde det nog kunna gå att ta en första premiärtur hoppas vi. Mer om det i nästa rapport om min 164E-74.

Jag håller även på att renoverar min andra drömbil, en 1800ES-73 som jag köpte i lådor efter blivit nedplockad av förre ägaren efter att ha rullat i Florida. Detta arbete men även 164:ans arbete kan om så önskas följas på min blogg i väntan på nästa rapportage: [minp1800es-73.blogspot.se](http://minp1800es-73.blogspot.se)

*164-hälsningar från medlem 2027 Lennart Savehed*



Här hämtar sonen och jag 164:an med kärra efter 15 år i Blekinge garaget.