

## Een onafhankelijk initiatief

In 1932 besluit ingenieur Gustaf LM Ericsson, zoon van de beroemde Zweedse telefoonpionier Lars Magnus Ericsson, een auto te ontwerpen die moderner en praktischer moet worden dan wat er op dat moment aan auto's op de markt is. Als voormalig autobouwer en oud-bestuurder van de koninklijke Zweedse automobielclub KAK (Kungliga Automobilklubben) is Ericsson goed op de hoogte van de laatste ontwikkelingen op autogebied in de rest van Europa en in de Verenigde Staten. Bij zijn ontwerp laat hij zich vooral inspireren door de creaties van Europese carrosseriebouwers die voor hun chique clientèle extravagante stroomlijnauto's bouwen die weliswaar fraai, maar vanwege een gebrek aan ruimte over het algemeen niet erg praktisch zijn. Naar verluidt was hij met name onder de indruk van een foto van een Citroën C6 met speciale carrosserie die stond afgebeeld in het Franse autotijdschrift *Omnia*.

### Onconventioneel design

Zolang de nieuwe auto nog in de ontwerpfase verkeert, laat Ericsson zich adviseren door een groot aantal verschillende experts op het gebied van de aerodynamica, zowel uit de vliegtuig- als de automobielbouw. Vervolgens maakt hij een houten maquette in schaal 1:10, met behulp waarvan hij het ontwerp verder verfijnt en verschillende opties voor decoratieve elementen en kleurencombinaties uitprobeert. Ericsson heeft zich niet alleen ten doel gesteld om een moderne auto te ontwerpen die breekt met de conventies van zijn tijd. Daarnaast streeft hij naar een perfect ontworpen auto die praktisch gebruiksgemak en rijcomfort combineert met gestroomlijnde vormen en een goede bescherming in het geval van een aanrijding of ongeval. Als oude rot in de Zweedse autowereld heeft hij een goede antenne voor wat autokopers in het begin van de jaren 1930 willen.

### CERTIFICAAT VAN ECHTHEID

## Volvo Venus Bilo

Dit certificaat van echtheid garandeert dat de door Editions Atlas gefabriceerde Volvo Venus Bilo een exacte kopie in de schaal 1:43 is van het oorspronkelijke model uit 1932.

8 506 360

© MMXV Editions Atlas, Encyclopedie Iyer system. Not to be sold separately. Printed in EU. Photos: Volvo Car Corporation. CS 507 360



# Volvo Venus Bilo



EDITIONS  
**ATLAS**  
Collections

## Stroomlijncarrosserie op een standaard chassis

Voor de uitvoering van zijn plan schaft Ericsson een Volvo PV653-chassis aan waarvan hij de motor 15 cm naar voren verplaatst. Hierop laat hij door het Stockholmse carrosseriebedrijf Nordbergs Vagnfabrik de door hem ontworpen stroomlijncarrosserie bouwen die zich onder andere onderscheidt door vijf panelen aan weerszijden. Na beschadiging door bijvoorbeeld een aanrijding konden die gemakkelijk apart worden vervangen, al wezen experts uit die tijd erop dat de panelen de productiekosten aanzienlijk verhoogden.

### Ruim en praktisch

Achter de achterbank bevond zich een groot bagagecompartiment, terwijl onder de voorbank een toiletstas was verborgen. Nog meer bergruimte was er achter de panelen in de voorspatborden: links voor bagage

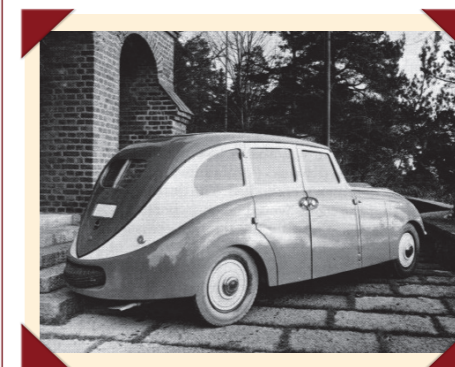


De grille van de Venus Bilo is volledig in het carrosseriedesign geïntegreerd.

en rechts voor een reservewiel, een reservevoorraad benzine en gereedschap. Via een luik in die opbergruimte was de motor toegankelijk. Om de verschillende bagageruimtes optimaal te kunnen benutten, had Ericsson een speciale tiendelige kofferset laten ontwerpen. Horizontaal in de achterzijde van de auto was een tweede reservewiel opgenomen dat deels naar buiten uitstak om dienst te doen als bumper. Ondanks dat de auto van Ericsson royaal plaats bood aan zes personen en hun bagage, oogde hij relatief compact en elegant.

### Aerodynamisch, dus zuinig

Ericssons keuze voor een stroomlijncarrosserie kwam voort uit zijn uitgebreide aerodynamica-onderzoek en bestudering van Amerikaanse 'streamline'-ontwerpen. Hierdoor was hij overtuigd geraakt van de voordelen ervan, waaronder verminderde vuilophoping aan de onderzijde dankzij de geoptimaliseerde luchtstroom, en een tot twintig procent lager brandstofverbruik.



De hoge achterzijde garandeert maximale binnenruimte.

## Een Volvo, of niet?



Gustaf LM Ericsson geeft uitleg over de voordelen van de door hem ontworpen auto.

Officieel had Volvo geen bemoeienis met de totstandkoming van deze conceptauto die door zijn schepper 'Venus Bilo' werd gedoopt, een woordspeling op de Venus van Milo (*bil* is Zweeds voor 'auto'). Desondanks gaf de voltallige Volvo-directie onder leiding van de oprichters van het bedrijf Assar Gabrielsson en Gustaf Larson bij de presentatie van de auto in november 1933 in Lidingö bij Stockholm acte de présence.

Vervolgens nam Volvo het project over en werd de auto tentoongesteld bij Volvo-dealer Grauers aan het Brun-



Hoewel hij het formaat van de PV653 heeft, oogt de Venus Bilo veel compacter.

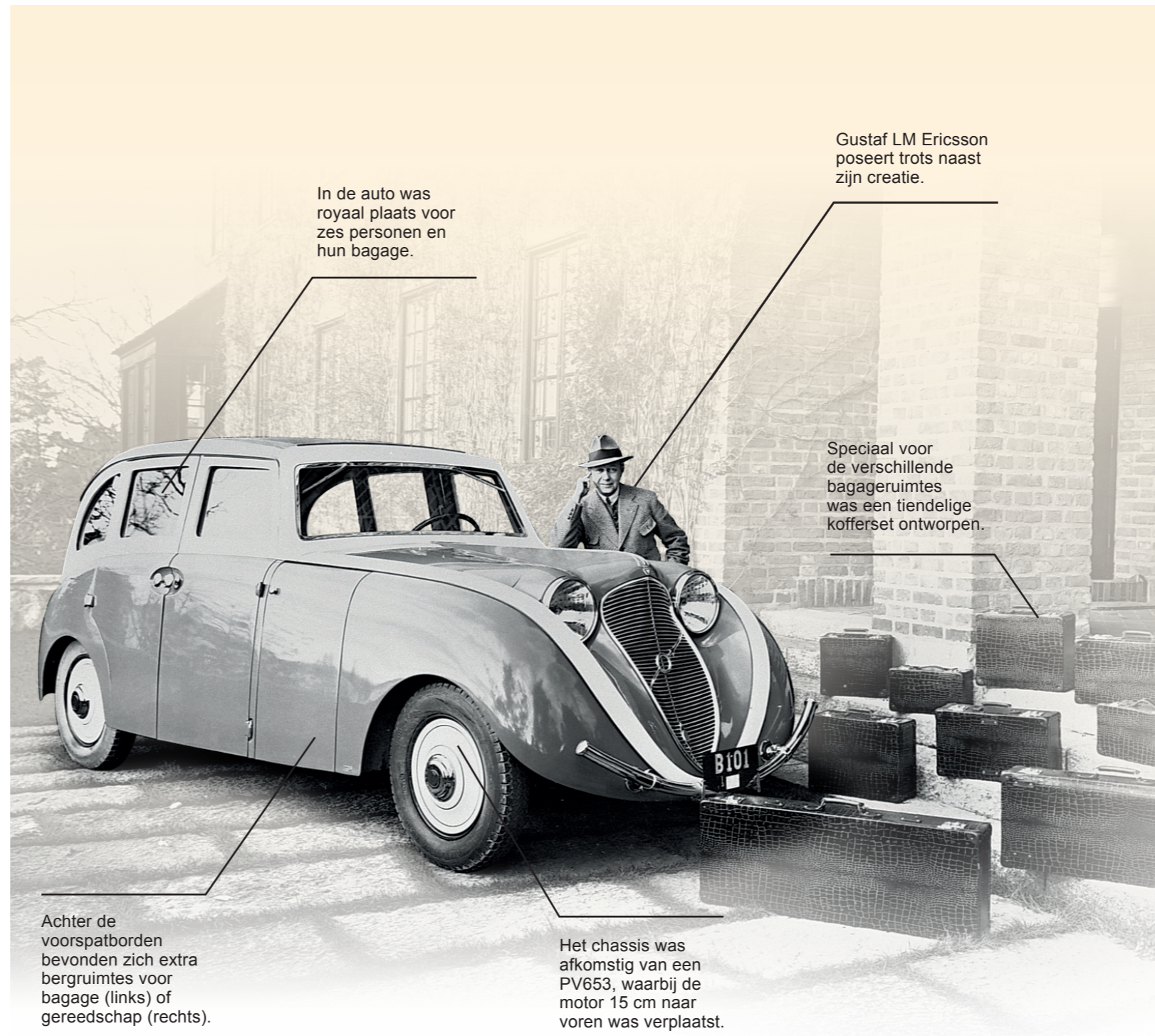
kebergstorg in het centrum van Stockholm. Daarna toonde Volvo de auto op exposities in onder andere Göteborg, Malmö en zelfs het Deense Kopenhagen om de reacties van potentiële kopers te peilen. Hoewel de autopers enthousiast was, bleek de Venus Bilo een stap te ver voor het publiek, dat de auto vooral lachwekkend vond.

Tot productieplannen kwam het logischerwijze niet, waarna de familie Ericsson de auto zelf in gebruik nam. Later werd hij van de hand gedaan, vermoedelijk aan een koper uit de provincie Småland in Zuid-Zweden. Na de oorlog dook de Venus Bilo weer op in Stockholm, om vervolgens opnieuw te verdwijnen. Midden jaren 1950 werd hij voor het laatst gesignaleerd in de omgeving van Kopenhagen, waar hij als VIP-taxi rondreed.

### Wegbereider voor de Carioca

De auto oogstte lof om zijn vernieuwende karakter en functionaliteit, maar door zijn futuristische uiterlijk zagen maar weinigen zichzelf achter het stuur van de Venus Bilo zitten. Het gerucht gaat dat Volvo wel degelijk voorbereidingen heeft getroffen om de auto in productie te nemen, maar uiteindelijk zijn kaarten heeft gezet op de toekomstige PV36, die beter bekend is onder zijn bijnaam Carioca. Die heeft echter nauwelijks iets gemeen met de Venus Bilo, al is zijn aerodynamische 'streamline'-ontwerp waarschijnlijk wel schatplichtig aan Ericssons creatie.

## Volvo Venus Bilo in detail



In de auto was royaal plaats voor zes personen en hun bagage.

Gustaf LM Ericsson poseert trots naast zijn creatie.

Speciaal voor de verschillende bagageruimtes was een tiendelige kofferset ontworpen.

Achter de voorspatborden bevonden zich extra bergruimtes voor bagage (links) of gereedschap (rechts).

Het chassis was afkomstig van een PV653, waarbij de motor 15 cm naar voren was verplaatst.

## WELKE KLEUREN HAD DE VENUS BILO?

Bij de fabricage van het schaalmodel dat bij dit boekje hoort, deed zich een ongebruikelijk probleem voor: de originele auto is sinds de jaren 1950 verdwenen. Alle foto's van de Venus Bilo zijn in zwart-wit en de beschikbare historische bronnen zijn niet eenduidig over de kleurstelling. Volgens sommigen was de Venus Bilo blauw met crème, volgens anderen groen met crème, of zelfs rood. Het is ook mogelijk dat de auto gedurende zijn lange bestaan een nieuwe laklaag heeft gekregen. Uiteindelijk lag de oplossing voor de hand en is ervoor gekozen het model geheel in zwart met wit uit te voeren, net als op de historische foto's.



Kleurproeven voor het schaalmodel in 1:43.