

Bouwstenen voor de 165

De in augustus 1966 gepresenteerde Volvo 144 vormde met zijn strakke lijnen een voorbode van de nieuwe zakelijkheid die eind jaren 1960 om zich heen greep. Een ander punt waarop de nieuwkomer zich duidelijk van zijn voorgangers onderscheidde, was de toegenomen aandacht voor veiligheid. De carrosserie was ontworpen in de vorm van een veiligheidskooi die extra werd beschermd door kreukelzones voor en achter. Daarnaast was de auto uitgerust met een triangel-gescheiden tweekrings remsysteem met schijven rondom. En hoewel dat systeem geen Volvo-vondst was, zou het wel nog jarenlang als verkoopargument voor het Zweedse merk worden gehanteerd. In het voorjaar van 1968 ging de stationwagonvariant 145 in productie en in de herfst van datzelfde jaar introduceerde Volvo zijn eerste zescilindermodel sinds 1958. Conform het nieuwe driecijferige typeaanduidingssysteem waarbij het eerste cijfer het serienummer aangeeft, het tweede cijfer het aantal cilinders

en het laatste cijfer het aantal portieren, kreeg het model de typebenaming '164'. Dit nieuwe vlaggenschip deelde een groot deel van de carrosserie met de 144, maar had een iets langere, sierlijkere neus en een met 10 centimeter vergrote wielbasis om ruimte te scheppen voor de zescilinder-lijnmotor. Deze drieliter B30 was afgeleid van de tweeliter B20-viercilinder die onder andere in de 140-modellen lag. Aanvankelijk was dit blok voorzien van een dubbele carburateur, maar die werd in de versie 164E voor modeljaar 1972 vervangen door een elektronisch inspuitsysteem van Bosch. Van de uitsluitend als vierdeurs sedan aangeboden 164 produceerde Volvo tussen 1968 en 1975 zo'n 153.000 exemplaren. Hiermee bereikte de 140-serie in zijn verschillende varianten als eerste model in de Volvo-geschiedenis het magische productieaantal van meer dan een miljoen. Uiteindelijk zouden er tot 1974 maar liefst 1,25 miljoen exemplaren van worden gebouwd, voordat de serie werd afgelost door de 200-serie.

CERTIFICAAT VAN ECHTHEID

Volvo 165

Dit certificaat van echtheid garandeert dat de door Editions Atlas gefabriceerde Volvo 165 een exacte kopie in de schaal 1:43 is van het oorspronkelijke model uit 1972.

8 506 375

© MMXVII Editions Atlas. Encyclopedic flyer system. Not to be sold separately. Printed in EU. Photos © Fredrik Nyblad. CS 507 375



Volvo 165



EDITIONS
ATLAS
Collections

De premium stationwagon die Volvo nooit bouwde



Toen de 164 uitkwam, stonden stationwagens over het algemeen nog als werkpaarden te boek. Of op

z'n best als een auto voor kinderrijke gezinnen. Geen van Volvo's Europese concurrenten bood in die tijd dan ook een snelle luxestationwagon met zescilindermotor aan. Ook Volvo had geen ambities op dit vlak, al bouwde het bedrijf in de vroege jaren 70 wel een prototype voor een ambulance op basis van een 164.

Een andere *one off* werd gebouwd in Clayton, Australië. Daar stond een fabriek waar modellen van diverse fabrikanten werden geassembleerd op basis van zogeheten *completely knocked down* (CKD) kits. Met behulp van een CKD-kit voor een 145 en een andere voor een 164 werd daar in februari 1972 een '165' stationwagon in elkaar gezet, een 164 zescilinder met de achterzijde van een combi.

Een derde '165' kwam tot stand op initiatief van Sture Levin, die als ingenieur verantwoordelijk was geweest voor het ambulance-project. In het najaar van 1972 vroeg hij de Yngve Nilssons Karosserifabrik in Laholm (Zuid-Zweden) om een Volvo 164E om te bouwen tot een stationwagon voor privégebruik. Toen de auto gereed was, wijdde een aantal Zweedse en Amerikaanse auto-bladen een artikel aan Levins idee in de hoop de Volvo-directie er warm voor te krijgen. Maar die had nooit in een dergelijk model geloofd en ging ook nu

De Volvo 165 van Sture Levin. Deze oudste foto van de 165 ooit is genomen in de herfst van 1972, toen de auto tijdelijk met een rode kentekenplaten rondreed.

niet overstag, uit vrees dat zo'n praktische variant het prestige van de 164 zou aantasten. Bovendien zou de bouw van verschillende varianten van de 164 vanwege de langere wielbasis een te zware wissel op de productiefaciliteiten van de fabriek in Torlanda trekken.

Hoewel Volvo zelf dus nooit een 165 heeft gebouwd, rijdt er verspreid over de wereld toch een aantal door enthousiaste particulieren of professionele carrosseriebedrijven gebouwde 164-stationwagens rond. En verder is er natuurlijk de in het najaar van 1975 geïntroduceerde 265 DL. Anders dan de 140/164 hadden de sedan en de estate van de 200-serie namelijk dezelfde wielbasis, terwijl Volvo inmiddels ook de beschikking had over de compacte PRV V6, zodat het productietechnisch geen probleem meer was om de viercilindermodellen zonder al teveel aanpassingen te voorzien van een zescilindermotor.



De gerestaureerde 165. Opvallend zijn de Amerikaanse zijmarkeringslichten.

De Volvo 165 van Yngve Nilsson



Met de achterbank neergeklapt biedt de luxestationwagon een zee aan laadruimte.

Dat particularien zich tot een carrosseriebouwer wendde voor de bouw van een personenauto met aangepaste carrosserie, was begin jaren 70 al lang niet meer gebruikelijk. Toch is dat wat Sture Levin deed. Als Volvo-ingenieur belast met speciale modellen onderhield hij contact met de Yngve Nilssons Karosseriefabrik, nu beter bekend als Nilsson Special Vehicles, dat vooral ziekenwagens, lijkwagens en limousines op basis van Volvo-modellen bouwde. Hij vroeg het bedrijf een gloednieuwe Volvo 164E met behulp van carrosseriedelen van een 145 om te bouwen tot stationwagon. De auto kreeg daarbij een paar unieke details, zoals speciale dakgoten en een specifieke tankklep. De met zwart leder beklede achterbank werd extra doorgestikt en het dashboard werd uitgerust met instrumenten van de Franse firma Jaeger. De verstelbare binnenspiegel was afkomstig van Opel. Originele accessoires uit het eigen Volvo-aanbod maakten het geheel compleet. De auto werd in oktober 1972 op kenteken gezet als Volvo 164E Ombyggd (omgebouwd). Het is de enige Volvo 165 die door Nilsson is gebouwd.



Onder de kap ligt de B30F, de lagecompressieversie van Volvo's zescilinder die was bedoeld voor de Amerikaanse markt.

Nadat hij er jarenlang in had rondgreden, verkocht Levin zijn bijzondere stationwagon eind jaren 70. De auto wisselde daarna nog een paar keer van eigenaar en belandde begin jaren 90 ergens in een schuur. In het najaar van 2008 vond autojournalist Fredrik Nyblad twee foto's van Levins 165 in een beeldarchief. Na een paar vergeefse pogingen kon hij hem in oktober 2010 kopen. In het blad *Klassiker* versloeg hij de restauratie van zijn Volvo. Tegen Pasen 2012 was hij klaar en kon hij de unieke auto op een klassieker-evenement in Jönköping onthullen. Over de auto en zijn bijzondere geschiedenis schreef hij een boek dat in 2016 uitkwam onder de titel 'Volvo 165 – drömmen om lyxkombin' (Volvo 165 – De droom van een luxestationwagon).



Geen standaard instrumentarium voor de 165, maar een dashboard met Jaeger-klokken.

Volvo 165 in detail

Met de opvullijsten boven de achterportieren wordt een doorlopende lijn gesuggereerd.

Het dak is voorzien van een verchroomde reling.

Het open dak is op maat gemaakt.

Onder de kap ligt een Volvo B30F met elektronische injectie.



De tankklep is typerend voor dit model.

Als basis voor de ombouw diende een Volvo 164E.



TECHNISCHE GEGEVENS

VOLVO 165 (Yngve Nilsson)

Motor

Type	Zescilinder lijnmotor
Plaatsing	In lengterichting, voorin
Brandstof	Benzine
Cilinderinhoud	2978 cm ³
Boring x slag	88,9 x 80 mm
Compressie	8,7:1
Klepbediening	Kopkleppen met onderliggende nokkenas
Brandstofvoorziening	Bosch D-Jetronic elektronisch injectiesysteem
Vermogen	146 pk (107 kW) bij 5500 t/min

Transmissie

Aandrijving	Op achterwielen
Versnellingsbak	Handgeschakelde vierversnellingsbak met overdrive

Carrosserievarianten

Vijfdeurs stationwagon

Chassis

Stuurinrichting	Worm-en-rol
Voorwielophanging	Onafhankelijk, schroefveren
Achterwielophanging	Starre as, schroefveren
Remmen voor	Schijven
Remmen achter	Schijven
Banden voor	165 SR 15
Banden achter	165 SR 15

Afmetingen

Lengte	4750 mm
Breedte	1710 mm
Hoogte	1470 mm
Wielbasis	2720 mm
Spoorbreedte voor	1346 mm
Spoorbreedte achter	1346 mm
Gewicht	1610 kg
Inhoud brandstoftank	58 liter

Prestaties

Topsnelheid	184 km/h
Specifiek vermogen	49,0 pk/liter
0-100 km/h	10,2 sec.

Productieaantal 1 (door Yngve Nilsson)