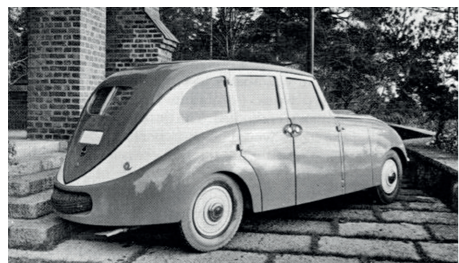


## Een conceptcar avant la lettre

In 1932 besluit ingenieur Gustaf L.M. 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*.

### Uitgebreide aerodynamica-studie

Zolang de nieuwe auto nog in de ontwerpfase verkeert, laat Ericsson zich adviseren door een groot aantal experts op het gebied van de aerodynamica, die zowel afkomstig zijn 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 uitprobeert. Meer nog dan een moderne auto die breekt met de conventies van zijn tijd, wil Ericsson een auto bouwen die praktisch gebruiksgemak en rijcomfort combineert met gestroomlijnde vormen en goede bescherming van de inzittenden.

*De druppelvormige achterzijde was het resultaat van uitgebreide aerodynamica studies.*

### 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 1933.

8 506 386

© MMXVIII Editions Atlas, Encyclopedic Flyer system. Not to be sold separately. Printed in EU. Photos © Volvo Car Corporation. CS 507 386



# Volvo Venus Bilo



EDITIONS  
**ATLAS**  
Collections

## Beproefde techniek

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. Een bijzonderheid daarvan was de toepassing van vijf losse panelen voor beide zijanten, die na beschadiging door bijvoorbeeld een aanrijding gemakkelijk afzonderlijk konden worden vervan-



*De Venus Bilo heeft het chassis van de PV653, maar oogt veel compacter.*

gen. Het was een originele vondst, al wezen kenners er onmiddellijk op dat deze bouwwijze de productiekosten aanzienlijk zou verhogen.

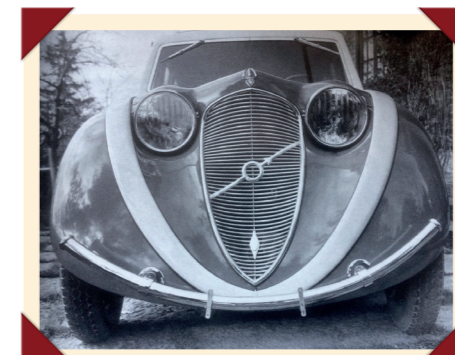
### Bijna even doordacht als een moderne MPV

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

een reservewiel, een aanvullende voorraad benzine en gereedschap. Een luik in die opbergruimte gaf toegang tot de motor. Om de verschillende bagage-ruimtes 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.

### Ook op milieugebied zijn tijd vooruit

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 futuristische voorzijde van de auto oogste destijds weinig waardering bij autoliefhebbers.*



## Te geavanceerd voor zijn tijd



Met de op maat gemaakte tiendelige kofferset kon de ruimte in de Venus Biló optimaal worden benut.

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

Vervolgens nam Volvo het project over en werd de auto tentoongesteld bij Volvo-dealer Grauers aan het Brunkebergstorg 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 auto-enthousiast was, bleek de Venus Biló voor het publiek een stap te ver; dat vond de auto vooral lachwekkend. 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 Biló weer op in Stockholm, om vervolgens opnieuw te verdwijnen. Midden jaren 50 werd hij voor het laatst gesignaleerd in de omgeving van Kopenhagen, waar hij als VIP-taxi rondreed.

### Nationale kleuren

Ondertussen bestaat de auto niet meer en zijn de herinneringen eraan vervaagd. Over de kleuren waarin de Venus Biló destijds werd gepresenteerd, wordt druk gespeculeerd. Kleurenfotografie bestond nog niet en dat de Venus Biló minstens één keer, en waarschijnlijk twee keer, van kleur veranderde, maakt de zaak er niet eenvoudiger op. Verscheidene bronnen beweren dat hij in de kleuren van de Zweedse vlag was gelakt, maar dan bleker, zoals dat in die tijd vaker het geval was. Het is deze kleurstelling die Editions Atlas heeft gekozen voor deze nieuwe replica van Volvo's eerste conceptcar.

## Volvo's conceptcars door de jaren heen

Na de presentatie van de Venus Biló als eerste conceptcar, heeft Volvo vanaf het begin van de jaren 50 regelmatig prototypes uitgebracht om de reacties van het publiek te peilen en nieuwe ideeën uit te proberen.



### Philip, 1952

Met dit prototype wilde Volvo de mogelijkheden voor een grote sedan voor de Amerikaanse markt verkennen. De met een V8-motor uitgeruste auto werd echter nooit op de markt gebracht: de PV444 was redelijk succesvol in de VS en Volvo wilde geen risico's nemen met een model dat te sterk van het bestaande gamma afweek.



### 1800 ESC, 1971

De Italiaanse carrosseriebouwer Coggiola presenteerde deze sportwagen op basis van de 1800S coupé op de salon van Parijs in 1971. Ondanks de volkomen afwijkende carrosserie was de techniek ongewijzigd. Voornamelijk uit kostenoverwegingen besloot Volvo de auto niet verder te ontwikkelen.



### VESC (Volvo Experimental Safety Car), 1972

Het VESC-project kwam voort uit een initiatief van de Amerikaanse overheid dat tot doel had in de toekomst steeds veiligere auto's te ontwikkelen. Volvo ging een stuk verder dan gevraagd en kwam met verschillende prototypes voor 'veiligheidsauto's'. Een groot deel van de innovaties van de VESC werd later toegepast op de nieuwe 240-serie.



### Electric Car, 1977

Naar aanleiding van de oliecrisis van de jaren 70 startte Volvo een project voor de ontwikkeling van een elektrische auto. Deze micro-car met twee zitplaatsen had een elektromotor boven de achteras en een accupakket met een oplaadtijd van tien uur en een rijtijd van twee uur.



### LCP2000 (Light Component Project), 1983

Volvo ontwikkelde dit prototype in het kader van een studie naar zuinigere auto's dat werd getest met motoren die op verschillende soorten brandstof liepen, waaronder koolzaadolie. Om het gewicht zo laag mogelijk te houden, werden materialen als aluminium, kunststof en magnesium toegepast. Veel van de gebruikte ideeën zijn in de loop der jaren bij de productie van gewone auto's overgenomen.



### YCC (Your Concept Car), 2004

Vernieuwend aan de YCC die door een team van uitsluitend vrouwelijke ontwerpers werd ontwikkeld, is het grote aantal details die in de door mannen gedomineerde autowereld vaak over het hoofd worden gezien. Het resultaat was een gebruiks- en onderhoudsvriendelijke auto met slimme opbergmogelijkheden en een verleidelijke styling.