

Vi fikk ju ett langt bidrag från Jan-Otto i Norge om historien med hans 164 som var med i förra numret. Samtidigt skickade han en artikel om sitt 165 projekt som följer nedan. Hoppas att ni tycker det är lika intressant läsning - trots norskan... ☺

/Jon-Erik

Prosjekt 165E

Bilen som ikke ble produsert av Volvo



Dette prosjektet ble påbegynt sommeren 1985. Mitt Volvo 165 prosjekt startet i 1983 da vi var på Volvo treff på gamle Torslandaflyplass Göteborg, i regi av Volvo.

Etter å ha holdt på med Volvo 164 i flere år dukket det plutselig en 165 da vi var på Torslanda. Og da var man jo selvfølgelig hekta, en slik måtte man jo prøve og få seg. En mulighet var selvfølgelig å importere en fra Sverige, men det å bygge en selv ville jo være det optimale.

Jeg ble på den tiden kjent med to svensker, Krister Nilsson i Kungsbacka og Gerth Carlsson i Göteborg, de hadde bygd slike. Krister en og Gerth to stykker, den ene en Express.

Så var man i gang da, men hvor begynner en ? Jo, først la jeg mine planer frem for Volvo Norge, og de var positive. Deretter var det biltilsynet og tro det eller ei, jo da, med visse krav. Skulle jeg gjøre det selv måtte jeg få et Volvo-verksted til å godkjenne at det var gjort etter Volvo sine bestemmelser ang. sveising. Verksmesteren på Volvo i Halden den gangen var og positiv så nå var det bare å skaffe et passende objekt.



Polar, svensk campingvogn produsent fikk bygd denne 165'n for å trekke sine vogner rundt i Sverige på visningsturer av nye vogner.



Dette må være det nærmeste en kommer en fabriks-bygd Volvo 165. Yngve Nilssons Karosserifabrik AB var den gangen de som bygde Volvos spesialbiler.



Fredrik Nyblad og bladet Klassiker sin flotte 165 E. Etter en omfattende resturering. Alt kan leses i Klassiker.



Denne 145 1973 modell som hadde vært bruksbil ble ofret da den var nesten åpen i brunnen.



Denne ble kjøpt av en på Gressvik utenfor Fredrikstad. 164 E 1973 modell soltak og AC, her noe demontert. Sommeren 1985.



Her henger toppen fra 145'n i krana og venter på at en noe letta 164 skal rygge inn under det nye taket som skal på. Kan love at det ble mange timer med å borre ut sveisepunkter slik at alt som ikke skulle brukes var fjernet. Men gjør en det ordentlig med en gang så får man det igjen for da passer det der det skal.



Takluka ble flyttet over fra 164'n. Snart skal to biler monteres sammen, spennende.

Her har den komplette underdelen fra 164'n funnet sin plass under taket og baksjermene fra 145'n. Ble kjørt inn under taket for egen maskin. A-stolpen skal passes til, viktig å ta nøyaktige mål slik at frontruta passer. B-stolpen passer perfekt mot kanalen, og baksjermene passer over innersjermene bak. A-stolpen skjæres slik at det blir en Z-skjøt, et av kravene fra Volvo var at indre og ytre skjøt hadde minst 10 cm avstand, p.g.a. styrken i skjøten.



Her er taket tilpasset og sveising pågår. Snart er det igjen mulig å flytte på den «nye» bilen. Siden hele underdelen kommer fra en 164 ble ingen ting av driv-verket demontert og bilen var hele tiden flyttbar for egen maskin. Så dette er definitivt ikke en 145 med 164 front.

Her er bakskjermene demontert, nye skal på. Støtdemperforsterkningen i hjulhuset er et av få steder det ble sveiset rust på 164 delen av bilen.



Her er nye bakskjermer i ferd med på bli sveiset på plass, som en ser så er de fra 245 81 modell og nyere. Som det var den gangen var stilen slik at alt skulle se nyere ut enn hva det egentlig var. Hvis dette prosjektet hadde vært påbegynt litt senere hadde den blitt som en 1973 modell skal være.



Nylakkert i originalfargen, blå-grønn metallic. I bakgrunnen skimtes B 30'n som skal i.



Etter lang tid ble det eget hus og garasje. Her står 165'n ved siden av en 164 E som er under restaurering, også den en 1973 modell.



Januar 2013. Det har gått ca. 15 år og her står bilen fortsatt. Mange mener det er på tide å gjøre den ferdig. Ja, det er vel det.



På tide å vekke denne til liv. *Jan-Otto, Januar 2013*