

# Legenden om lyxkombin

Den är så nära man kan komma en fabriksbyggd Volvo 165, modellen som trots ihärdiga rykten aldrig fanns. Vi hittade den bedagade lyxkombin i en lada i Valbo 37 år senare.

TEXT & FOTO FREDRIK NYBLAD ARKIVBILDER PEO JONDELIUS, WILLY BERG

**M**yten om Volvo 165 har vuxit sig så stark att det är omtumlande att stå i en lada framför det som enligt texten på bakluckan är en 165 GLE. Ett tjockt lager av damm täcker bilen som står inklädd i ett hörn.

Även om den står med aktern utåt så behöver jag bara se listerna kring sidorutorna för att förstå att det här är en speciell Volvo. Inuti noterar jag en svart läderinredning som har klarat sig bra, specialinstrumentering med runda mätare och en snygg radio med rätt tidsanda.

Under motorhuven ligger en skiftnyckel och ett band till hjälp för att lyfta bilbatteriet kvarglömda. Annars ser allt komplett och helt ut, men att försöka starta den finns inte på kartan. Volvon står sorgligt fastrostad i sin skamvråposition.

Men hur var det med 165, byggdes det inte några exemplar? Läser man på de användarskrivna nätuppslagsverken så var det så. Enligt Wikipedia såldes ett mycket litet antal i testsyfte (!), sidan susning.nu däremot vet att berätta att en konceptbil togs fram som aldrig tillverkades.

**Sanningen är** att ingen 165 har byggts hos Volvo i Göteborg. Alla de 165:or som idag finns ombyggda i efterhand av privatpersoner och karosserimakare.

I Tyskland ska några återförsäljare ha satt ihop uppemot 40 stycken 165:or, men den uppgiften har inte gått att bekräfta. Mer säkra

är uppgifterna att två exemplar ska ha byggts i Volvos sammansättningsfabriker i Australien och Sydafrika. Volvo i Australien ska 1972 byggt en prototyp på en 165, tänkt för export till USA. Genom att ha något att exportera skulle företaget komma runt de stränga australiska regler som begränsade antalet bilar som fick tillverkas i landet.

**Genom att** kombinera en 145 och en 164 fick man en herrgårdsvagn med B30 A-motor, M410 växellåda och svart läderinredning. Prototypen var lackerad i en orange Nissanfärg



37 år har gått sedan den svartvita bilden till höger knäpptes av Peo Jondelius. Den unika Volvokombi som Sture Levin lät bygga 1972 har stått still sedan 1991 men är i klart renoveringsbart skick.



Världens första och möjligen enda 165 ambulans visar att den kan se ut som en sittande kamel. På andra bilder har den en högre svansförläng, kanske hade inte alla chassikomponenter som var nödvändiga för den högre vikten kommit på plats här.



Hur var det med Volvo 165. Byggdes den inte i några exemplar? Söker man på nätuppslagsverken så var det så. Men sanningen är att inga 165:or byggts av Volvo i Göteborg. Alla är ombyggda i efterhand av privatpersoner eller karosserimakare.



Historien om den gröna 165:an i Valbo börjar egentligen med en ambulans som sannolikt kan räknas som den allra första 165:an.

eftersom fabriken i Clayton också satte samman Nissan.

Volvo 164 Club of Sweden har en mycket ambitiös genomgång av alla kända 164:or i hela världen på sin hemsida. På den finns ett tretio-tal 165:or, men flera av dem har sedan listan upprättades försvunnit ur bilregistret och av de kvarvarande har de flesta har körförbud sedan många år.

Historien om den gröna 165:an som står i Valbo börjar egentligen med en ambulans som sannolikt kan räknas som den allra första 165:an. Den tillverkades 1970 av karosserimakaren Heinels i Malmö på uppdrag av Sture Levin som arbetade på Volvos specialfordonsavdelning. Den lilla avdelningen hade startats fyra år tidigare för att arbeta med bland annat ambulanser, förlängda bilar och begravningsbilar. Att Levin ett

utomstående företag bygga ambulansen var kontroversiellt inom Volvo eftersom konstruktionsavdelningen ansåg att den skulle skapas i huset.

– Jag gjorde skissen tillsammans med Heinels, berättar Sture Levin.

Snabba ryck med andra ord och ambulansen blev så tung att det blev ett problem med att få tillräckligt bra bromsar, dessutom bedömdes den bli för dyr att bygga. Efter att ambulansen testats på Volvo lät man den rulla i Strömstad, vilket var på lagom avstånd från Göteborg så man kunde fortsätta följa den.

Även om det inte blev någon mer 164 Ambulans betydde erfarenheterna mycket för att Volvo några år senare skulle våga satsa på de förlängda 245 T och 264 TE.

Även om det var Heinels som byggt ambulansen valde Sture Levin ofta att anlita karosserifö-

retaget Yngve Nilsson i Laholm. Tvillingbröderna Karl-Erik och Nils-Åke hade då tagit över företaget från sin pappa och inlett en rationalisering av produktionen.

**Bland uppdragen** de fick från specialfordonsavdelningen var att de förlängde en av de allra sist tillverkade Amazonerna med 20 centimeter och att de tillverkade prototyperna till de förlängda 240/260 T-modellerna.

En dag 1972 kom Sture Levin med en annorlunda förfrågan till företaget i Laholm. Kunde de tänka sig att bygga en 165 för honom privat? Sture Levin hade kommit över en produktionskadad 164 E som skulle ha exporterats till USA och hade därför lågkompressionsmotorn B30F.

– Det var inget som hade något med mitt jobb på Volvo att göra. Jag ville ha en annor-

lunda bil privat, säger Sture.

Kombidelen bör ha kommit från en tidig 145, en -68:a eller -69:a, eftersom den saknar det lilla ventilationsgallret på höger sida.

Nils-Åke Nilsson minns bilen än idag och tycker att det var ett intressant projekt.

– Sture Levin var en riktig bilentusiast, med god smak och han var noggrann med utseendet på bilen, säger Nils-Åke Nilsson.

Det var inte bara frågan om att göra kombi av 164:an, Sture ville ändra en mängd detaljer. En original Golde sollucka skulle passas in i taket och svarta skinnstolar och baksäte från 164 satte in.

Instrumenteringen byttes till en version med fem runda mätare från Volvo Competition Service. En speciell inifrån justerbar backspegel monterades på förarsidan. Runt sidorutorna och de bakre hjulhusen tillverkade Yngve Nilsson speciella lister. Som toppen på allt byggdes ett fast takräcke i amerikansk stil.

Resultatet blev en elegant herrgårdsvagn med bättre proportioner än Volvo 145, en bil som borde byggas enligt många. Volvon blev inte



Dokument

Under 1970-talet uppdaterade Sture Levin sin 165 i takt med Volvos årsmodellförändringar. Här har stötfångaren fram bytts till 1973 års utförande, även grillen är av senare modell. Bak fick den ett hemmasnickrat 165 GLE-emblem.

billig, även om Sture fick det transportskadade grundmaterialet till ett bra pris kostade själva ombyggnaden omkring 25 000 kronor. En ny 164 E kostade 33 000 kronor 1972.

– I början var det en del som vände sig om när jag kom åkande, berättar Sture Levin.

Trots att bilen var ett privat bygge så tyckte Vi Bilägare att den var så intressant att man skrev om

den. Texten slutade med orden: "Volvo 165 E finns alltså inte att köpa hos Volvohandlarna – tyvärr."

**Isamma veva** som bilen blev klar slutade Sture på Volvo för att flytta till Ljungby och arbeta i sin svärfars företag. I Småland körde han den exklusiva Volvokombin i runt 20 000 mil innan den såldes vidare.

Efter att ha passerat genom några olika ägares händer hamnade Volvo 165:an 1983 hos Håkan Carlsson och hans sambo Gunilla i Valbo utanför Gävle. De använde den som familjebil fram till 1991 då den ställdes undan och sedan dess har den stått. Förutom 165:an hade Håkan flera andra Volvobilar som stod och väntade på renovering, två P1800 och en Duett. Men knappt ett år efter att ha gått i pension avled Håkan. Hans dotter Maria Englund har nu arvt hans gård och bilar. För Håkan Carlsson var inte 165:an juvelen i samlingen.

– Bilarna är min pensionsförsäkring brukade han säga. Men 165:an nämnde han inte utan det var P1800:orna han pratade om. Jag tror att han tänkte ägna tid åt att renovera dem när han gått i pension, säger Maria Englund och börjar fundera. Kanske ska hennes fjortonårige son få ärv 165:an, att sälja den nu är i alla fall inte aktuellt.

Trots allt damm på karossen går det att se vilken fantastisk kombination av flärd och funktionalitet som Sture Levin lyckades skapa med Volvos legobitar. Kanske var inte tiden mogen men vilken bil det hade blivit att serieproducera!

I början av 1970-talet var herrgårdsvagnen ännu inte en så viktig affär för Volvo men med 145-modellen togs ett stort kliv mot att göra kombimodellen lika bekväm och snabb som sedanversionerna.

När steget sedan togs till 240 och 260 blev herrgårdsvagnarna med tidens mått riktigt lyxiga. Andelen kombibilar ökade stadigt från 22 procent 1972 till 32 procent 1982.

Med 265 GLE och senare 245 Turbo blev Volvos herrgårdsvagnar något att ha på garageuppfarten i fina områden i USA och Storbritannien. Men det var inte modellnamnet som räknades, det var en "Volvo Estate" man skulle ha! ☺



Fastrostade bromsar gör att 165:an inte går att rubba.



Den raka sexan är en B30F, en lågkompressionsvariant avsedd för den amerikanska marknaden.



Inte ens ett tjockt lager damm kan dölja de speciella lister som Yngve Nilssons karosserifabrik tillverkade för Sture Levins 165. Överallt hittar man speciallösningar, på förarsidan satte Sture dit en inifrån justerbar backspegel från en BMW.



En del har förändrats med åren, ratten är till exempel av senare modell. Bland de intressanta detaljerna som är kvar finns den speciella instrumentpanelen från Volvo Competition Service.