



1) Systematik der Typbezeichnungen bei Volvo-Pkw in den Modelljahren 1967 bis 1975:

Die Fahrzeug-Identifikationsnummer (FIN) bei Volvo ist seit der 33. Kalenderwoche des Jahres 1966 14-stellig (P 1800 und Amazon: weiterhin 13-stellig) und besteht aus einer sieben arabischen Ziffern umfassenden Typbezeichnung, einem großen lateinischen Buchstaben als Modelljahrverschlüsselung und der sechsstelligen (ggf. mit führenden Nullen) eigentlichen Fahrgestellnummer, die für jede Baureihe (142, 144, 145, 164) separat durchgezählt wird.

1. Ziffer: Fahrzeugart

1 = Personenkraftwagen* (142, 144, 145, 164)

2 = Kombinationskraftwagen* (nur noch P 210 und P 220; Ziffer lief aus)

* gemäß dieser neuen Nomenklatur gilt der Typ 145 als *fünftüriger Pkw*, nicht als *viertüriger Kombi* wie sein Vorgänger P 220!

2. Ziffer: Zahl der Zylinder des Motors

4 = Vierzylindermotor (z.B. 142, 144, 145)

6 = Sechszylindermotor (z.B. 164)

3. Ziffer: Anzahl der Türen der Karosserie

2 = zweitürige Karosserie (z.B. 142)

4 = viertürige Karosserie (z.B. 144, 164)

5 = fünftürige Karosserie (z.B. 145)

4. Ziffer: Motortyp, unterschieden nach Art der Gemischaufbereitung und Nockenwellenprofil, Verdichtungsverhältnis und Motorölkühlung

1 (Serie 140) = "A-Motor" = ein Vergaser, A-Nockenwelle, 8,7:1, o. Ölkühler

1 (Serie 160) = "A-Motor" = zwei Vergaser, C-Nockenwelle, 9,3:1, o. Ölkühler

2 (Serie 140) = "D-Motor" = zwei Vergaser, B-Nockenwelle, 9,3:1, o. Ölkühler

3 (Serie 140) = "B-Motor" = zwei Vergaser, C-Nockenwelle, 9,3:1, o. Ölkühler

4 (Serie 140) = "E-Motor" = el. Einspritzung, D-Nockenwelle, 10,5:1, m./o. Ölkühler

4 (Serie 160) = "E-Motor" = el. Einspritzung, C-Nockenwelle, 10,0:1, m./o. Ölkühler

5 (Serie 160) = "A-Motor" = zwei Vergaser, C-Nockenwelle, 9,3:1, m. Ölkühler

6 (Serie 140) = "F-Motor" = el. Einspritzung, D?-Nockenwelle, 8,7:1, m./o. Ölkühler

6 (Serie 164) = "F-Motor" = el. Einspritzung, C-Nockenwelle, 8,7:1, o. Ölkühler

Anmerkung:

Motortyp B 20 D, Ausf. MJ 1971: Leistung 90 DIN-PS bei 5300 U/min

Motortyp B 20 D, Ausf. MJ 1972: Leistung 95 DIN-PS bei 5300 U/min

Motortyp B 20 E, Ausf. MJ 1971: Leistung 120 (124 ?) DIN-PS bei 6000 U/min, o. Ölkühler

Motortyp B 20 E, Ausf. MJ 1972-1974: Leistung 124 DIN-PS bei 6000 U/min, m. Ölkühler

5. Ziffer (bis MJ 1970): Karosserieausführung und Inlands- bzw. Auslandsmontage

1 = Lieferwagen mit erhöhtem Dach (SV/HT; montiert im Inland)



- 2 = Lim. Basisausf. (Verkaufsbezeichnung: "Favorit"; montiert im Inland)
- 3 = Lim. / Kombi Standardausf.- ohne Schiebedach (montiert im Inland)
- 4 = Sonderfahrzeuge ?
- 5 = Lim. / Kombi Standardausf.- mit Schiebedach (montiert im Inland)
- 6 = Kombiwagen mit erhöhtem Dach (HV/HT; montiert im Inland)
- 7 = Lim. Basisausf. (Verkaufsbezeichnung: "Europa"; montiert im Ausland)
- 8 = Lim. / Kombi Standardausf. - mit Schiebedach (montiert im Ausland)
- 9 = Lim. / Kombi Standardausf.- ohne Schiebedach (montiert im Ausland)

5. Ziffer (ab MJ 1971): Karosserieausführung bzw. -ausstattung

- 1 = Lieferwagen mit verblechtem Laderaum und erhöhtem Dach (SVP/HT)
- 2 = Basismodell (Verkaufsbez. in Skand.: "Favorit", in der EWG: "Europa")
- 3 = Lim. / Kombi "de Luxe" - ohne Schiebedach (UTL/NT)
- 4 = Sonderfahrzeuge ?
- 5 = Lim. / Kombi "de Luxe" - mit Schiebedach (MTL/NT)
- 6 = Kombiwagen mit erhöhtem Dach (HV/HT)
- 7 = Lieferwagen mit verglastem Laderaum und erhöhtem Dach (SVG/HT)
- 8 = Lim. "Grand Luxe" (betrifft nur Volvo 142 und 144) ohne Schiebedach
- 9 = Lim. "Grand Luxe" (betrifft nur Volvo 142 und 144) mit Schiebedach

6. Ziffer: Getriebebauart und Schaltposition

- 4 = Vierganggetriebe, handgeschaltet, Mittelschaltung
- 5 = Vierganggetriebe + elektr. Schongang, handgeschaltet, Mittelschaltung
- 6 = Dreiganggetriebe, automat. (bis MJ 71: Lenksäule, ab MJ 72: Mittelsch.)
- 7 = Dreiganggetriebe, automat., Lenksäulenschaltung *und* Sitzbank vorne
- 8 = Vierganggetriebe, handgeschaltet, Lenksäulenschaltung (nur bei 140)

7. Ziffer: (bis MJ 1970) Lenkradposition

- 1 = Linkslenker (bis Woche 33/1966: Kennbuchstabe V=vänsterstyrd)
- 2 = Rechtslenker (bis Woche 33/1966: Kennbuchstabe H=högerstyrd)

7. Ziffer (ab MJ 1971) Lenkradposition, Inlands- oder Auslandsmontage, ggf. USA-Version

- 1 = Linkslenker, Inlandsmontage (im Werk Göteborg-Torslanda)
- 2 = Rechtslenker, Inlandsmontage (im Werk Göteborg-Torslanda)
- 3 = Linkslenker, Inlandsmontage, für USA (alle Staaten außer Kalifornien)
- 4 = Linkslenker, Inlandsmontage, für USA (nur Bundesstaat Kalifornien)
- 8 = Linkslenker, Auslandsmontage (in Belgien, Kanada oder der Türkei [!])
- 9 = Rechtslenker, Auslandsmontage (in Australien, Malaysia oder Südafrika)

Modelljahrverschlüsselung (nicht in der FIN enthalten bei Fahrzeugen für die USA)

- M = Modelljahr 1967
- P = Modelljahr 1968
- S = Modelljahr 1969
- T = Modelljahr 1970
- U = Modelljahr 1971



Sicher high auf Schwedenstahl
Volvo 164/140 Club e.V.

www.164-140club.de

Mitglied im Deuвет e.V.

W = Modelljahr 1972

Y = Modelljahr 1973

A = Modelljahr 1974

B = Modelljahr 1975

Ab dem Modelljahr 1975 ist die Fahrzeug-Identifikationsnummer (FIN) 15-stellig und besteht aus zwei großen lateinischen Buchstaben als Herstellercode, einer dreistelligen Modellreihenbezeichnung plus zwei Stellen für die Verschlüsselung von Motortyp und Gemischaufbereitung, einem großen lateinischen Buchstaben als Modelljahrverschlüsselung, einer arabischen Ziffer für das Montagewerk und der sechsstelligen eigentlichen Fahrgestellnummer, die für jede Baureihe (164,242, 244, 245, 264) separat durchgezählt wird.

2) Systematik der KBA-Klassifizierung bei Volvo-Pkw in den Jahren von ca. 1963 bis 1974:

MJ 1967-1968: Volvo war bis 1963, dem Zeitpunkt der Eröffnung des ersten ausländischen Montagewerkes in Halifax (Kanada), ein rein schwedischer Hersteller, sieht man von der Montage der ersten Serienausführung des P 1800 in England in den Jahren 1961 bis 1963 (sog. "Jensen-Coupés") einmal ab. Dies dürfte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Flensburg veranlasst haben, Volvo die Herstellerschlüsselnummer (HSN) 9101 zuzuteilen. Ihre ersten beiden Ziffern stehen für den Ländercode, hier "Schweden", die letzten beiden sind eine fortlaufende Zählung in einem eigens für diesen Ländercode aufgestellten Nummernkreis: Volvo ist also in den Augen des KBA der erste schwedische Kraftfahrzeughersteller. Als nun 1965 das Endmontagewerk in Gent (Belgien) eröffnet wurde, das den Zweck hatte, in einem Staat der damaligen EWG montierte Fahrzeuge unter Umgehung der Einfuhrzölle zwischen der EWG und dem EFTA-Mitgliedsstaat Schweden zu produzieren, änderte sich an dieser Praxis zunächst nichts. Das dürfte daran gelegen haben, dass bis zum Ende des Modelljahres 1968 von Volvo keine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) für in Belgien montierte Fahrzeuge beantragt worden war. Alle in Deutschland bis zu diesem Zeitpunkt mit ABE zugelassenen Volkos - mit Ausnahme der "Jensen-Coupés" - kamen also aus den schwedischen Montagewerken in Göteborg-Torslanda (Amazon, 140) und Göteborg-Lundby (Buckel, P 1800).

Außenmaße der Karosserie, 142/144: L 4640 mm, B 1735 mm, H 1459 mm

Außenmaße der Karosserie, 145: L 4640 mm, B 1735 mm, H 14?? mm (wegen verstärkter Hinterachsfedern)

MJ 1969-1972: Erst als, um konkurrenzfähigere - weil vom Einfuhrzoll unbelastete - Verkaufspreise bieten zu können, die für den deutschen Markt bestimmten 142, 144 und evtl. auch 164 (diese nur im MJ 1969) ab Beginn des Modelljahres 1969 aus Gent bezogen wurden, musste man ein Unterscheidungsmerkmal zu den in Schweden gefertigten Wagen festlegen. Dies tat man aber (noch) nicht durch Veränderung der HSN, sondern durch Vergabe einer Reihe neuer Typschlüsselnummern (TSN), die mit der bisher verwendeten HSN 9101 gekoppelt waren. Die in Schweden gebauten Fahrzeugtypen behielten ihre alten TSN, während die belgischen Fabrikate TSN von 401 bis 410 erhielten (auch die TSN 400 wurde besetzt, ist aber dem merkwürdigen Typ "142/144" zugeordnet). Diese Praxis wurde bis zum Ende des Modelljahres 1972 beibehalten und spiegelt sich in den in dieser Zeit von Volvo vorab ausgefüllten Kraftfahrzeugbriefen wider. Die TSN ist in diesen sogenannten "Pappbriefen" lediglich dreistellig, es wird in ihr nur nach dem Fahrzeugtyp, nicht aber nach verschiedenen Ausführungen dieses Typs (z.B. Schaltgetriebe oder Automatic) differenziert.

Außenmaße der Karosserie, 142/144: L 4640 mm, B 1735 mm, H 1459 mm

Außenmaße der Karosserie, 145: L 4640 mm, B 1735 mm, H 14?? mm (wegen verstärkter Hinterachsfedern)



Sicher high auf Schwedenstahl
Volvo 164/140 Club e.V.

www.164-140club.de

Mitglied im Deuвет e.V.

Außenmaße der Karosserie, 164: L 4705, 4710, 4715 [?] mm, B 1735 mm, H 1435, 1440, 1462 [?] mm

MJ 1973: Mit Beginn des Modelljahres 1973 wurden die bisherigen ABE durch neue ersetzt, erkennbar an dem Zusatz "/1" hinter der bisherigen ABE-Nummer. Notwendig geworden war dies nicht zuletzt durch die Veränderungen an der Karosserie, die die Länge, Breite und Höhe aller Fahrzeuge der 100er-Serien betrafen. Gleichzeitig ging Volvo dazu über, statt der "Pappbriefe" die neuen Fahrzeugbriefeformulare ("Lappen") zu verwenden, in die nun die Außenmaße des Fahrzeugs, *alle* laut ABE zugelassenen Größenbezeichnungen der Reifen samt Felgenreößen -statt *einer* Mindestgröße der Bereifung- und die Anhängelasten eingetragen werden mussten. Dafür entfielen die Angaben zu Typ und Fabriknummer des Motors. Die TSN wurde nun sechsstellig, nämlich eine Verschlüsselung von Fahrzeugtyp (die ersten drei Stellen) und Ausführung (die letzten drei Stellen) plus angehängter Prüfziffer. Die FIN erhielt übrigens ebenfalls eine Prüfziffer. Nun erst sah man das belgische Endmontagewerk als selbständiges Unternehmen an, weshalb die dort montierten Fahrzeuge fortan die HSN 5016 erhielten. Damit bestand keine Notwendigkeit mehr, die TSN 401-410 zu verwenden, die in Schweden und Belgien gefertigten gleichen Typen erhielten gleiche TSN zugeteilt.

Außenmaße der Karosserie, 142/144: L 4627 mm, B 1707 mm, H 1440 mm

Außenmaße der Karosserie, 145: L 4627 mm, B 1707 mm, H 1460 [?] mm (wegen verstärkter Hinterachsfedern)

Außenmaße der Karosserie, 164: L 4716 mm (USA und Kanada: 4880 mm), B 1707 mm, H 1440 mm

MJ 1974: Ab Modelljahr 1974 musste bei eingetragenen Felgen die Einpresstiefe (ET) in mm genannt werden. Werksseitig wurde im Brief nun die Fahrzeugfarbe angegeben. Ferner änderte sich durch Verwendung der größeren Stoßstangen die Länge bei allen Wagen der 100er-Serien erneut.

Außenmaße der Karosserie, 142/144: L 4780 [?] mm, B 1707 mm, H 1440 mm

Außenmaße der Karosserie, 145: L 4780 [?] mm, B 1707 mm, H 1460 [?] mm (wg. verstärkt. Hinterachsfedern)

Außenmaße der Karosserie, 164: L 4869 mm, B 1707 mm, H 1440 mm