

140-serien var den tredje fullträffen för Volvo, och en serie som ännu mer än Amazon gjorde namnet känt över världen. Få föll i trans över karossens utseende, men liksom Amazon så var det en tidlös skönhet som Jan Wilsgaard och hans designteam skapade. Ännu vet ingen hur gammal en 140 kan bli, eller hur långt den kan rulla, denna den svenskaste bland slitvagnar. Grattis på 30-årsdagen förresten!

■ ■ ■ Att bygga bilar innebär att man måste ligga långt före den vanliga verkligheten.

Så har det nästan alltid varit, och så var det för Volvo när framgångs- och framtidsbilen Amazon skapades. Som bekant blev inte Amazon en omedelbar ersättare till Volvo PV 544, utan de båda modellerna tillverkades parallellt i flera år, ända tills 444/544-epoken upphörde i oktober 1965.

Då, på hösten 1965 alltså, hade Volvo i hela fem år redan sysslat med en ny och större efterträdare till Amazon. Det var redan i juni 1960 som arbetet på den nya bilen hade börjat, och då var Amazonen ännu långt från sina största framgångar.

Det nya projektet kallades först P660, sedan 1400. Liksom då äventyret Amazon skulle dras igång var det företagets ledning som bestämde

måtten. 260 cm skulle hjulbasen vara, precis som på PV och på Amazon, och spårvidden sattes till 135 cm både fram och bak. Ledningen drog sig inte heller för att blanda sig i formgivarnas jobb genom att ange vilka lutningar fram- och bakrutorna skulle ha!

Värdig efterföljare

■ Intressant var att det redan från början planerades för såväl 4-dörrarsbilar som 2-dörrars och en herrgårdsvagn. Som ytterligare alternativ önskade ledningen en sex-cylindrig motor, kanske i en bil med något längre hjulbas.

Den vackra Amazon-karossen, Jan Wilsgaards 50-talsmästerverk, gjorde det inte lätt att skapa en värdig efterföljare. Volvos nya bil förutsattes förstås bli lika vacker, men dessutom på en gång nyskapande

och försedd med tydliga familjdrag!

Wilsgaard och hans formgivare hade alltså en hel del att rätta sig efter, och när deras första förslag var klart blev ingen särskilt upphetsad, inte ens formgivarna själva. Därför gjordes ett nytt förslag, som skilde sig rätt mycket från det ursprungliga, bland annat genom en 21 cm ökad längd och större bredd.

De här båda förslagen visades för direktionen i december 1961. Till formgivarnas förvåning och glädje valdes det andra, litet mer spännande förslaget.

Efter decembarmötet 1961 byggdes en lermodell, som snabbt godkändes. Nu bestämdes också att bilen skulle börja byggas sommaren 1966, dvs fyra och ett halvt år senare.

Att karossformen var godkänd



FÖRSTA TVÄDDÖRRARSBILEN i 140-serien kom -67, men bara 1.500 ex tillverkades första året. Föraren kollar den förföljande Taunusen.



NUMMER 1 har rullat av bandet och vid förardörren poserar Volvos dåvarande VD Gunnar Engellau. För övrigt svärfar till efterföljande P.G. Gyllenhammar.

SLITSTARKA VOLV

Av Peter Haventon

LYXUTRUSTAD 142 med dubbla fjärrljus och breda kromringar, som på 164-serien. Snygg ljusblå metalliclack gör Volvon riktigt elegant. Årsmodell 1972, och modellnamnet var 142 Grand Luxe. (71:orna hade inte infällda dörrhandtag.)



innebar inte att alla detaljer var klara. Utformning av front och bakparti återstod, plus förstas inredning och mycket annat. Det tog ända till början av 1964 innan bilens hela utseende, så när som på grillen, var fastlagt.

Pressvisningen 1966

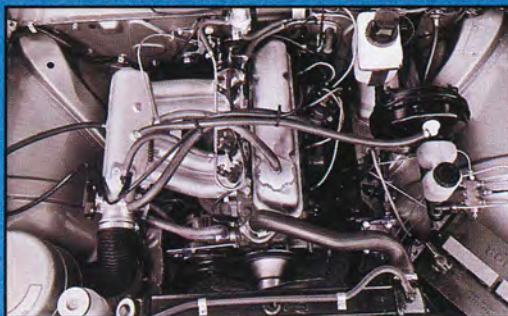
■ I februari visades förslag på en herrgårdsvagn, vilken som vi vet blev den rymligt konventionella 145. Men man hade faktiskt byggt en fullskalemodell med ett bakåtlutande bakparti. Ännu rymligare, men rätt anskrämlig!

Liksom Amazon hade ärvt en hel del från PV444 skulle den nya vagnen ärliga tekniska grunderna från Amazon. Sommaren 1962 byggdes därför en Amazon om till den blivande 140-seriens specifikation. Den fick rulla många hårda testmil.

I augusti 1966 visades så den nya bilen för pressen, men bara visades! Provkörning blev det inte förrän i september.

Den nya bilen fanns med två motorstyrkor: B18A på 85 SAE-hästar vid 5.000 varv och B18B på 115 SAE vid 6.000 varv. A-motorn hade en enkel Zenith-Stromberg-förgasare medan den starkare B-motorn hade dubbla SU-förgasare. Denna modell kallades 144S.

Fram- och bakvagnar var till stor del hämtade från Amazon-modellen. Fram hade 140-bilarna alltså gummilagrade tvärlänkar med hjulspindlarna



MILSTOLPE. B20E-motorn från 1971 såg ut så här. Gav 124 DIN-hästar och en toppfart runt 170-175 km/h.

lagrade i kulleder. Bak hade den en modifierad stel axel som på Amazon herrgårdsvagn, upphängd i två långsgående bärramar med dubbla momentstag. I sidled fixerades axeln av ett panhardstag.

Skivbromsar runt om

■ Volvo hade sedan ett antal år satsat hårt på en säkerhetsimage, och den nya bilen var naturligtvis långt framme på detta område. Den hade till exempel skivbromsar runt om, vilket var mycket ovanligt.

Helt unikt var tvåkrets-bromssystemet. Det fungerade så att om den ena

kretsen föll ur så hade man ändå full bromseffekt på båda framhjulen och ett bakhjul. Det motsvarade 80% av den totala bromsförmågan och var mycket bättre än andra märkens diagonalsystem. Dessutom hade Volvo-bilarna två reduceringsventiler som hindrade att bakhjulen låste sig före framhjulen.

En fin detalj var också att 140 hade enklart



DET STORA VATTENTESTET kördes med full fart genom en vattengrav på Volvos provbana.

mindre vändcirkel än Amazon, särskilt bra för de många taxiförare som snart skulle komma att köra 144 och 145.

Med Volvo 144 kom också ett enklare bilbälteslås, delad rattstäng, föga farlig instrumentpanel och

en tämligen vridstyv kaross.

Det var i de första årens delade grill som man lättast kände igen Amazon-släktskapet. Om karossen för övrigt kan man säga att den inte var uppseendeväckande. När den var alldeles ny på vägarna hände det att Volvon förväxlades med lika nya Hillman Hunter, som till och med hade en liknande grill! Vänd!

0 1 4 0 F Y L L E R 3 0

Svensk storsäljare och säkerhetspionjär



"Vi bygger motorer med ganska många hästkrafter.

Inte för att ni ska åka fort utan för att ni ska åka säkert."

1972 års broschyr

Men det var förstås Volvon som blev långköraren och Hillman som snart gick i graven...

Kom igång långsamt

■ Volvo 144 hade helsynkroniserad fyrväxlad låda. Till B18B-motorn kunde man få låda med elektrisk överväxel. Båda modellerna kunde också levereras med automatlåda, men med automatlåda var accelerationen minst sagt seg, så därför fick alla automatare med början 1967 den så kallade sportmotorn, B18B alltså.

Tillverkningen av Volvo 144 kom igång långsamt, precis som fallet varit med både 444 och Amazon. Någon riktig snurr blev det inte förrän på våren 1967. Detta berodde på att Volvo lärt sig ett och annat av Amazonens många barnsjukdomar. Man ville nu att de tidigaste bilarna skulle hinna gå en hel del innan man började bygga på allvar.

Från början byggdes bara 144-modellen men i juni 1967 introducerades Volvo 142S. Modellen var 40 kilo lättare och 700 kronor billigare än fyrdörrarsvagnen.

Nu var serien komplett

■ Knappt ett år senare, i mars 1968, var det dags för herrgårdsvagnen, som tekniskt var identisk med de båda övriga, så när som på en förstärkt bakfjädring. Bilen fanns med båda motorvarianterna, men på hösten 1968 kom den nya fina B20-motorn, utvecklad ur B18-motorn, vars motorblock redan från början konstruerats med sikte på två liter. Volymökningen togs ut genom större cylinderdiameter. B20A lämnade 90 hk (som vanligt SAE) vid 5.000 varv, vilket motsvarar 82 DIN-hästar. I B-version med dubbla SU-förgasare var effekten 118 SAE-hästar, dvs 107 hk DIN (vid 5.500 varv).

Nu var serien komplett, och det gick riktigt bra för Volvo. Nordens mest sålda bil i flera år, till exempel. Fortfarande byggdes Amazonen, och 140-serien blev allt mer fullträff. Ännu bättre blev det när bilarna av 1969 års modell fick tygklädsel istället för originalets hala plast...

Sommaren 1969 blev Malmö stad först med de gulmålade, fabriksmonterade Volvo 144-Taxi. Det var ett försök som inte slog så väl ut, trots förstärkta bromsar, bra mellanruta och andra finesser. Gula 144:or kom dock också i Stockholm och Göteborg. Fast vid den tiden var trots allt den korrekta taxifärgen fortfarande svart, eller vid gladare tillställningar mörkblått.

På känt Volvo-manér gjordes finputsningar under flera år. Ett exempel är 1970 års modeller som fick nackstöd fram, tre bälten bak, varningsblinkers och avbländningsbar backspegel. Då kom också eluppvärmd bakruta, ny ventilation och spolare/torkare på 145:ans bakruta.



"LJUGARBÄNKEN".
Överdimensionerade stötfångare på 1974 års Volvo 145 avsedd för den amerikanska marknaden. Rymlighet och förbättrad insprutning var det man trummade mest för. Och säkerheten förstås: ändrad placering av bränsletanken och förstärkta dörrar.



1973 ÅRS STÖTFÅNGARE
var lätt profilerad och lika snygg som efterföljaren var ful. När den här bilden togs hade man varken hunnit till M eller R på bilregistret, men Volvo hade fått egna serier, som användes vid foto-graferingar.

Ny modell 1970 var Express, dvs 145 med förhöjt tak. I broschyren fann hugade spekulanter att "Genom att taket höjts och baksätet tagits bort har lastkapaciteten emellertid ökat högst avsevärt. Lastutrymmets längd är 200 cm. Höjden är 101 cm. Volymen hela 2,4 kubikmeter och lastförmågan cirka 510 kilo".

Fler varianter

■ Hittills hade Volvo kört sina tre 140-serier utan konstigheter, men från 1971 års modell kom fler varianter och egna beteckningar. Samtidigt med detta ökades också alla

bilarnas hjulbas med två centimeter, dvs till 262 cm. Det syntes kanske inte, men samtidigt ändrades också hjulhusöppningarna något, för att rymma fetare däck. En omkonstruktion av övre kullleden gjorde att man fick plats med bredare fälgar. Andra ändringar på 71:orna var att plåten under främre stötfångaren fått luftslitsar och att kylarens yta ökat med 25 procent.

1971 byggdes de enklare modellerna med gamla typen av grill, medan de mer påkostade de Luxebilarna (senare kallade DL) fick den nya mattsvarta med stående pinnar. Den svarta grillen fick det gamla

Volvo-märket med pinne snett över.

Nytt för året var också en annan tygklädsel och textilmattor på golvet.

1972 års 140-bilar fick infällda dörrhandtag och en del mindre säkerhetsändringar på panelerna, dvs plattare reglage. Den långa golvväxelspaken som 140 haft sedan starten ersattes nu med en kortare och bilarna fick samma sorts ratt som sista Amazonen haft 1970.

1972 års skojigaste nyhet var 142GT, som hade lättmetallfälgar, extraljus, GT-ratt, runda instrument

"En Volvo 142 och 144 har troligen bättre andraha



VÄRLDENS BÄSTA FAMILJEBIL ville Volvo att vi skulle tycka. Och visst är det väl ett faktum att få europeiska stationsvagnar (herrgårdsvagnar på göteborgska) varit effektivare?!



STOR LYX? Skinnklädsel i grand luxe 1971, bekväma säten och rejäla nackstöd. Lägg märke till varvräknarens bisarra placering på kardantunneln!



MED FÖRHÖJT TAK hoppades Volvo att 145:an skulle bli en sorts ny Duett, men så blev det förstås inte. Modellen blev aldrig jättepoppis, men det finns ändå en klubb för 145 Express.

JÖSSES! MER ÄN 20.000:-

■ På 1971 års modell sprängde Volvo 20.000-kronorsvallen också med sin billigaste modell. Då kostade nämligen Volvo 142 precis 20.300 kronor. Utrustad med automatlåda var priset 21.400. Dyraste modellen i 140-serien var 142 Grand Luxe automatic med soltak, som kostade 26.500 kronor.

TILLVERKNINGEN

■ Totalt byggdes 1.205.111 bilar i 140-serien. De fördelade sig så här: 523.808 st. 144, 412.986 st. 142 och 268.317 st. 145.

MELLANDYR OCH HÅLLBAR

■ Det kan vara intressant att jämföra priset på den första Volvo 144 med andra bilar i samma klass. Alltså: BMC 1800 15.715:-, BMW 1800 18.535:-, Ford Taurus 20M 15.345:-, Peugeot 404 14.690:-, Rover 2000 20.355:-, Triumph 2000 17.750:- och Volvo Amazon 75 hk 15.055:-.

Volvo 144 hamnade alltså ungefär i mitten, men tillsammans med syskonet Amazon visade sig 144 vara den överlägset mest hållbara av dessa 60-talskonkurrenter.

60-TALETS POPFÄRG framför alla andra var Bahamagul, och Volvo hakade förstas på, men kallade sin färg Safarigul. Här har en så kallad "fotobil" tagits till Gustafsbergs Badrestaurang för fotografering.



och en motor på 140 hästar. SAE, men i alla fall! Bilarna kom inte från fabrik på detta sätt utan de beställdes så från återförsäljaren, som monterade allt detta eller valda delar.

Tillverkningsåret 1971-72 såldes 77.030 stycken 144, 73.470 stycken 142 och 50.340 stycken Volvo 145. Samtidigt såldes 21.600 Volvo 164 och 3.070 stycken P1800 ES. Amazon och Duett var nu nerlagda.

Fula stötfångare -74

■ Volvo-bilarnas instrumentbrädor var inte precis några höjare, med billig träimitation som då och då

släppte i kanterna. Därför var 1973 års nya panel mycket efterlängtat. Hastighetsmätaren blev nu rund med fyrkantig ram. Samtidigt fick bilarna nya bensin- och temperaturmätare.

Det fanns också plats för varvräknare, men det var långt ifrån alla varianter som hade en sådan.

1973 års stötfångare hade en snygg och lätt profilerad gummlist, som vanligt monterad på aluminium, vilket gjorde den löjligt ömtålig.

Nästa år blev det emellertid ändring på detta. Då gjorde stötfångaren nästan skäl för sitt namn, men

såg å andra sidan löjlig ut... Stor och klumpig, och naturligtvis amerikannernas fel. Fast den var fortfarande gjord av lättmetall.

Förutom de överdimensionerade stötfångarna var nyheterna inte stora på 1974 års modeller, men en hel del småsaker ändrades ändå.

Sålunda försvann de främre ventilationsrutorna, dörrbågen gjordes i stål och svetsades vid dörren, tanken flyttades till en säkrare plats och strålkastartorkare blev standard i Sverige, liksom elvärmd förarstol.

Motorn hette numera B20E och fick ett nytt insprutningssystem. Is-

tället för ett elektroniskt gick man över till det så kallade CI-systemet, vilket betyder Continuous Injection. Det byggde på vakuumpprincipen och var inte särskilt komplicerat. Bland fördelarna var god avgasrening och låg ljudnivå.

1974 var sista årgången för den vansinnigt slitstarka 140-serien. Året därpå hette bilarna 240 (och 260).

De fortsatte 140-bilarnas segergång genom att permanenta Volvo-värdena säkerhet och slitsyrka.

Fast lika tidlöst behagliga som den ursprungliga 140-karossen var de ju inte. □

ndsvärde än alla andra bilar i samma prisklass." 1972 års broschyr