

Pressemitteilungen

Aug 15, 2014 | ID: 148936

40 Jahre Volvo 240/260: Eine schwedische Ikone

- **Erfolgsmodell mit rund produzierten 2,9 Millionen Einheiten**
- **Referenzfahrzeug bei Sicherheit und Nachhaltigkeit**
- **Mit schnellen Turbos und sparsamen Dieselmotor erhältlich**

Schwechat. Er zählt zu den Autos mit der weltweit längsten Bauzeit, ist unverwechselbar dank der massiven Sicherheitsstoßfänger und erreicht schon während seiner Produktionszeit Kultstatus: Der Volvo 240 festigte gemeinsam mit der luxuriösen Sechszylinder-Version Volvo 260 das Image von Volvo als führender Hersteller sicherer Premium-Limousinen und -kombis. Aber auch als schnelle Turbos und erste Sechszylinder-Diesel-Pkw schrieben die kantigen Schweden Geschichte. Nicht zu vergessen ihre Vorreiterrolle bei der Einführung des geregelten Drei-Wege-Katalysators mit Lambdasonde. Erstmals vorgestellt wurden die aus der Volvo 140 Serie entwickelten Volvo 240 am 21. August 1974.

Es war ein Jahr der Sensationen für Schweden. Im Frühling 1974 gewann ABBA mit dem Chartbreaker „Waterloo“ den Eurovision Song Contest, dann stürmte der erst 18-jährige Nachwuchstar Björn Borg die Tennis-Weltrangliste. Schlagzeilen machte bei seiner Pressevorstellung auch der Volvo 240 in der mittelschwedischen Kleinstadt Borlänge. Dort erwarteten die Journalisten zahlreiche in auffälligem Orange lackierte Volvo 244 GL – und mit 70er Jahre typischen orangefarbenen Interieur.

Während der insgesamt 19-jährigen Produktionszeit wurden 2.685.171 Einheiten des Volvo 240 ausgeliefert. Hinzu kamen 177.402 Oberklassemodelle Volvo 260, zusammengenommen also 2.862.573 Fahrzeuge. Ein Ergebnis, das bisher keine andere Volvo Baureihe übertroffen hat. Einzigartig ist auch, dass der Volvo 240 sogar seinen eigenen Nachfolger – den 1982 eingeführten Volvo 740 – um ein Jahr überlebt hat.

Referenzmodelle für Sicherheitsforschung und Nachhaltigkeit

Der Volvo 240 war eine Weiterentwicklung der 140er Baureihe. Besonders die vorwölbende Frontpartie mit den großen, dunklen Kunststoffstoßfängern unterschied sich deutlich und war von dem Sicherheit-Concept-Car VESC inspiriert. Stattliche 13 Zentimeter hatte der Volvo 240 so gegenüber seinem Vorgänger Volvo 140 in der Länge zugelegt. Innen zeigte er sich mit neuartigen, gitterartigen Kopfstützen.

Tatsächlich setzte der Volvo 240 neue Standards beim Insassenschutz, wie auch die US-Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA bestätigte, die diesen Volvo im Jahr 1976 zur Referenzbaureihe für ihre Sicherheitsforschung wählte. Fast über seine ganze Bauzeit blieb der Volvo 240 Benchmark beim Insassenschutz. So bezeichnete das amerikanische Versicherungsinstitut IIHS noch 1993 den Volvo 240 als Fahrzeug mit den wenigsten Unfällen mit Todesfolge unter den in den USA von 1988 bis 1992 verkauften Fahrzeugen.

Auch bei der Reduzierung schädlicher Emissionen übernahm der Volvo 240 im Herbst 1976 eine Pionierrolle. Damals lieferte Volvo die weltweit ersten Limousinen und Kombis mit geregeltem Drei-Wege-Katalysator und Lambdasonde nach Kalifornien und unterschritt damit die dort geltenden, global strengsten Emissionswerte nochmals deutlich. Dank der Lambdasonde konnte

der Katalysator 90 Prozent der schädlichen Substanzen eliminieren. Für diese Vorreiterrolle in puncto Nachhaltigkeit wurde Volvo mehrfach ausgezeichnet. In Deutschland führte Volvo zum Modelljahr 1986 als einer der ersten Hersteller serienmäßig den Drei-Wege-Katalysator ein.

Meilensteine des Motorenbaus

Neu war bei den Modellen der Volvo 240/260-Baureihe auch das moderne Fahrwerkslayout mit McPherson-Federbeinen, noch bedeutender war jedoch der Sprung in die Zukunft bei den Antriebsaggregaten. Zwar blieb der bekannte B20-Vierzylinder vorübergehend für die Basisversionen des Volvo 240 im Angebot, Volutriebwerk wurde jedoch die neu entwickelte B21-Maschine, die es in verschiedenen Versionen als Vergaser- und Einspritz-Vierzylinder gab. Später kamen die größeren B23-Motoren hinzu, vor allem aber Turboversionen, die den geräumigen Volvo 245 vorübergehend zum schnellsten Kombi der Welt machten. 113 kW (154 PS) beschleunigten den ersten Laderiesen mit Turbo-Benziner in 8,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100.

Dagegen startete der zweitürige Volvo 240 Turbo erfolgreich bei internationalen Tourenwagenrennen. Die beiden wichtigsten Titel gewann der Turbo im Jahre 1985: Mit den beiden Piloten Gianfranco Brancatelli und Thomas Lindström gewann der Volvo die Europäische Tourenwagen Meisterschaft, mit Per Stureson die Fahrerwertung der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft (DTM).

Deutlich früher als die Konkurrenz präsentierte Volvo auf dem Pariser Salon 1978 den ersten Sechszylinder-Diesel-Motor für Limousinen und Kombis. Im großen Volvo 240 Kombi glänzte der kultivierte und in Kooperation mit VW entwickelte Selbstzünder mit einem DIN-Verbrauch von nur 6,9 Litern bei 90 km/h.

Bei den V6-Benzinern begann bei Volvo schon im Oktober 1974 eine neue Ära. Äußerlich differenzierten sich die exklusiv ausgestatteten Oberklasse-Modelle der Volvo 260 Reihe vor allem durch den repräsentativen Kühlergrill von der Volvo 240 Serie. Unter der mächtigen Haube des Volvo 260 arbeitete jedoch ein gemeinsam von Volvo, Peugeot und Renault entwickelter 2,7-Liter-V6 mit anfangs 103 kW (140 PS) Leistung. Ein Triebwerk, das den Volvo 265 zu einem der ersten europäischen Sechszylinder-Kombis aufsteigen ließ. Dieses Aggregat fand auch seinen Einsatz in einem extravaganten Coupé. 6.622 Volvo 262 C baute die italienische Firma Bertone von 1977 bis 1981. Bis zu 70 Zentimeter länger waren die Modelle Volvo 264TE – eine luxuriöse Limousine – und 245T – ein extra großer Kombi für die Beförderung von Schulkindern. Als einer der wenigen Wagen aus westlicher Produktion schaffte es der Volvo 244 DLS in die DDR. Die auf 1.000 Einheiten limitierte Sonderedition basierte auf dem 244 DL des Modelljahres 1978, jedoch mit der Front des Volvo 264. Innerhalb weniger Tage sollen die für 42.800 DDR-Mark angebotenen Fahrzeuge ausverkauft gewesen sein.

Legendärer Langstreckenläufer mit Kultcharakter

Sammlerstatus als lebende Legende besaß der durch regelmäßige Modellpflegemaßnahmen aufgefrischte Volvo 240 schon lange vor seiner offiziellen Einstellung am 5. Mai 1993. An jenem Tag lief im Stammwerk Torlanda – zwischenzeitlich wurde der Volvo 240 auch in den Volvo Werken Kalmar (Schweden) und Gent (Belgien) gebaut – das letzte Fahrzeug vom Band. Im Rahmen einer kleiner Feier übergab Volvo CEO Pehr Gyllenhammar den Schlüssel für diesen allerletzten Volvo 240 Kombi an seine schwedische Besitzerin: „Wir bauten das sicherste Auto der Welt, ein Fahrzeug mit einem der besten Preis-Leistungs-Verhältnisse und ein Fahrzeug, das bereits heute eine lebende Legende ist und dies in den kommenden Jahren noch mehr sein wird.“

Tatsächlich steigen die Liebhaberpreise für gut erhaltene Volvo 240 längst an, wobei die Turbo-Modelle besonders begehrt sind. Die Teileversorgung ist weitgehend gesichert, zumal viele Teile noch über Volvo verfügbar sind und das Angebot neu produzierter Teile ständig ausgebaut wird.

Keywords:

244, 245, Press Releases, 1974, Product News, 242

Aktuelle Fotos



[Mehr Fotos >](#)

[media.volvocars.com >](https://media.volvocars.com)

[volvocars.com >](https://volvocars.com)

Copyright © 2025 Volvo Car Corporation (or its affiliates or licensors).