

## Persberichten

Aug 15, 2014 | ID: 148936

### Volvo 240: Zweeds icoon blaast 40 kaarsjes uit

Op 21 augustus 1974 werd de Volvo 240 voor het eerst voorgesteld aan de media. De start van een ongezien succesverhaal, waarbij op 19 jaar tijd ongeveer 2,8 miljoen wagens van de band rollen.



1974 was een fantastisch jaar voor Zweden. In het voorjaar won ABBA het Eurovisiesongfestival met Waterloo, de 18-jarige Björn Borg liet zijn tegenstanders alle hoeken van de court zien en Volvo lanceerde een van zijn belangrijkste modellen ooit.

Op 21 augustus werd de nieuwe auto voor het eerst voorgesteld aan de pers. De journalisten werden met een chartervlucht overgevlogen van het Volvo-hoofdkantoor in Torslanda naar het stadje Borlänge. Daar stond een rij Volvo 244 GL's hen op te wachten, allemaal in de modekleur in die tijd: oranje van het interieur tot de kofferbak.

De Volvo 240 was gebaseerd op de 140-reeks, maar met een pak nieuwigheden. Vooral de voorkant was anders, grotendeels geïnspireerd op de VESC-veiligheidsauto die twee jaar eerder was gelanceerd. De grote bumpers sprongen het meest in het oog. De wagen was dan ook 13 cm langer dan de 140-reeks. Een van de nieuwigheden in het interieur waren de kenmerkende hoofdsteunen.

De nieuwe B21-motor was verkrijgbaar in een carburatorversie met 97 pk en een brandstof-

injectieversie met 123 pk. De neus was nieuw ontworpen met MacPherson-veerpoten en een stuurinrichting met tandheugel.

In oktober 1974 ging de meer exclusieve 260-reeks in productie, die oorspronkelijk in twee versies verkrijgbaar was: de DL en de GL. De 264 had een nieuwe 2,7-liter, 140-pk V6-motor. Deze B27-motor werd gebouwd in het Noord-Franse Douvrin en was het resultaat van een samenwerking tussen Volvo, Renault en Peugeot.

Tijdens de productieperiode was de Volvo 240 verkrijgbaar met een grote verscheidenheid aan motoren. In 1979 was er een wereldprimeur: de eerste zescilinder-dieselmotor, ontwikkeld in samenwerking met Volkswagen. De dieselmotor was in bepaalde markten ook verkrijgbaar als een vijfcilinderversie. In 1981 werd de 244 Turbo met 155 pk geïntroduceerd. De grote sensatie kwam echter iets later in de vorm van de 245 Turbo Wagon, de eerste stationwagon met benzineturbo in serieproductie.

In de loop der jaren werd de Volvo 240 in verschillende versies geproduceerd. Naast twee-, vier- en vijfdeurversies was er ook een exclusieve coupéversie, de 262C, gebouwd door de Italiaanse firma Bertone, die tussen 1977 en 1981 in totaal 6.622 wagens produceerde. Aan de andere kant van het spectrum waren er de 264TE en de 245T, die allebei 70 cm langer waren. De 264 Top Executive was een luxueuze limousine-editie, en de 245 Transfer was een extra grote stationwagon voor onder meer schoolvervoer in landelijke gebieden.

In het najaar van 1976 kwam er een wereldprimeur op milieugebied. Volvo leverde zijn eerste wagens in de 200-reeks met driewegkatalysatoren en Lambda-sensoren aan Californië. Dankzij de Lambda-sensor verdween 90% van de schadelijke gassen (zoals koolwaterstof, koolmonoxide en stikstofoxide) in de katalysator. In 1977 won Volvo de American National Environmental Industry Award. In 1978 werd de Volvo 240 door de California Air Resources Board uitgeroepen tot schoonste wagen van de VS.

De Volvo 240 Turbo zou ook een succesvolle racewagen worden. De belangrijkste titel werd gewonnen in 1985, toen Thomas Lindström en Gianfranco Brancatelli het European Touring Car Championship (ETC) wonnen.

De Volvo 240/260 kreeg ook een aantal prijzen voor zijn veiligheid. In het Verenigd Koninkrijk werd Volvo bekroond met de Don Safety Trophy voor zijn initiatieven ter bevordering van de verkeersveiligheid en zijn ontwerp dat verder ging dan de wettelijke vereisten. In 1976 werd de Volvo 240 door de Amerikaanse Traffic Safety Administration NHTSA verkozen tot de norm voor de permanente inzet voor veiligheid. Op het einde van de jaren '80 was de Volvo 240-stationwagon volgens het Highway Loss Data Institute vier jaar lang de veiligste wagen in zijn klasse in de VS.

De Volvo 240, en vooral dan de turboversie, is een collector's item geworden, waarbij steeds hogere prijzen worden betaald voor gewone modellen in goede staat. Er zijn nog veel reserveonderdelen verkrijgbaar, waarvan er nog steeds veel te koop zijn via Volvo, en de reeks nieuw geproduceerde componenten blijft stijgen.

De Volvo 240 werd ook geproduceerd in Kalmar en in Gent. De laatste wagen rolde van de band in de Torslanda-fabriek in Göteborg op 5 mei 1993. Het model bestond toen al veel langer dan iemand ooit 19 jaar eerder had kunnen vermoeden.

De CEO van Volvo, Pehr G Gyllenhammar, overhandigde de sleutels van de laatste 240 aan de klant in een speciale ceremonie. Pehr G Gyllenhammar had zelf verschillende 240's op maat laten bouwen als bedrijfswagens, en op de ceremonie zei hij: "We hadden de veiligste wagen ter wereld, een van de meest waardevolle wagens om te kopen, en een wagen die nu al een levende legende is en dat in de komende jaren nog meer zal worden."

Met 2.685.171 240's en 177.402 260's is de Volvo 200-reeks tot op heden het meest geproduceerde Volvo-model. In totaal werden er 2.862.573 wagens gebouwd tussen 1974 en 1993.

## Keywords:

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

---

De beschrijving en de feiten vermeld in het persmateriaal hebben betrekking op het internationale aanbod van auto's van Volvo Cars. De apparatuur kan optioneel zijn. Specificaties kunnen per land verschillen en onderhevig zijn aan verandering zonder kennisgeving.

## Media contacten

### **René Aerts Jr.**

Corporate Communication Director

Volvo Car Belux

Gsm: 0032 475 438275

rene.aerts@volvocars.com

## Relevante foto's



[Meer Afbeeldingen >](#)

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

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

Auteursrecht © 2025 Volvo Car Corporation (of haar filialen of vergunninggevers).