

Comunicati stampa

Apr 26, 2013 | ID: 48843

20 anni fa – Cessa la produzione della ‘preferita’ dagli automobilisti

20 anni fa - Cessa la produzione della ‘preferita’ dagli automobilisti

Il 5 maggio 2013 si celebra il ventesimo anno trascorso da quando è stata sospesa la produzione del modello Volvo più venduto in assoluto, la 240. Ne sono stati costruiti circa 2,9 milioni di esemplari nei 19 anni di produzione della 240, un'automobile che venne inizialmente criticata per la sua linea squadrata e 'noiosa', ma che nel periodo in cui è stata commercializzata è riuscita a fissare uno standard internazionale in termini sia di sicurezza sia di tutela ambientale, a vincere il Campionato Europeo Turismo ETCC e a diventare lo status symbol della generazione 'yuppie', prima di uscire di produzione nel maggio del 1993.

La Volvo 240 è stata introdotta nell'agosto del 1974 come continuazione logica ed evoluzione della popolarissima serie 140, in quanto dotata di diverse nuove e innovative soluzioni tecniche in numerose aree. L'aspetto innovativo dell'auto era enfatizzato in particolare dal suo elevatissimo livello di sicurezza; inoltre, visivamente la vettura somigliava molto alla concept car VESC che Volvo aveva presentato due anni prima per introdurre alcune innovative dotazioni di sicurezza, fra cui spiccavano i paraurti molto pronunciati che diventarono un tratto distintivo della serie 240 dall'inconfondibile muso sporgente. Le proprietà dinamiche e di sicurezza della 240 ricevettero un'ottima accoglienza da parte del pubblico, ma non si può dire lo stesso dei suoi tratti estetici. La linea della nuova auto era considerata poco fantasiosa e troppo squadrata.

Come nel caso della 140 qualche anno prima, anche la 240 venne commercializzata in una versione più lussuosa con motore da sei cilindri - la 260 - e come station wagon, il pezzo forte di Volvo! La Volvo 245 divenne quasi un sinonimo del concetto generale di vettura familiare o station wagon - era un'automobile davvero versatile che 'inghiottiva' qualunque cosa pur garantendo al tempo stesso dinamicità e comodità, oltre che il più elevato livello di sicurezza allora disponibile sul mercato automobilistico.

Defini lo standard di sicurezza e tutela ambientale

Dopo una lunga serie di crash test effettuati dall'ente statunitense per la sicurezza del traffico NHTSA utilizzando vetture della serie 240 e alcune sue concorrenti, risultò chiaro che la Volvo 244 era quella che offriva un grado di protezione degli occupanti di gran lunga superiore alle altre. I risultati dei test vennero quindi utilizzati come base per la futura legislazione statunitense sulla sicurezza di tutte le automobili che sarebbero state vendute sul mercato americano.

Parallelamente, Volvo si stava concentrando anche sul controllo delle emissioni, intervenendo sul catalizzatore ossidante non regolamentato che sarebbe stato introdotto a breve e facendo in modo che quest'ultimo - in determinate condizioni - riducesse a livelli trascurabili le emissioni delle tre sostanze dannose, ovvero gli idrocarburi (HC), il monossido di carbonio (CO) e gli ossidi di azoto (NOX). Migliorando la capacità pulente dello scarico grazie a un controllo della miscela aria/benzina sulla banda stretta, dove il rapporto per il catalizzatore è ottimale, nel 1976 Volvo fu la prima casa automobilistica a proporre una soluzione al problema delle emissioni: il sensore Lambda. Questo dispositivo minuscolo e ingegnoso consentiva al catalizzatore di ridurre di oltre il 90% i livelli delle sostanze dannose - idrocarburi, monossido di carbonio e ossidi di azoto - che vengono prodotte in seguito alla combustione della miscela aria/benzina.

L'anno seguente, la California introdusse nuove limitazioni per queste sostanze riducendone

ulteriormente i livelli (idrocarburi 0,41 g/miglio; monossido di carbonio 9,0 g/miglio; ossidi di azoto 1,5 g/miglio), che erano ormai i più bassi nel mondo. Le automobili Volvo dotate di catalizzatori a tre vie e sensore Lambda garantivano emissioni di gran lunga al di sotto di quei livelli. Le emissioni di ossidi di azoto erano estremamente basse e a Volvo venne quindi conferito dall'amministrazione Carter un riconoscimento per il pionieristico lavoro svolto.

La station wagon più veloce al mondo

Volvo La Volvo 240 era un passo avanti, se non di più, rispetto al resto dell'industria automobilistica in termini di sicurezza e attenzione per l'ambiente ed è stato inoltre un modello che ha continuato ad essere sviluppato e migliorato nel corso della sua esistenza. Le automobili sono state perfezionate e aggiornate negli anni. Sono state inserite nuove soluzioni tecniche, sin dalle prime fasi sono stati introdotti motori turbo e diesel. La reputazione di automobile noiosa svanì una volta per tutte quando la Volvo 245 dimostrò di essere la station wagon più veloce al mondo e quando il "mattone volante" ("Flying brick") portò la competizione fuori dai circuiti d'Europa per diventare campionessa del Gruppo A.

Nell'ultimo periodo della sua esistenza, la 240 veniva proposta soltanto in versione SW a 5 porte e attraversò una fase di vera e propria rinascita quando improvvisamente divenne l'automobile d'elezione di moltissimi 'yuppie' europei. Questo fenomeno caratterizzò in particolar modo l'Italia, dove la 240 Polar, come veniva chiamata, era considerata dai giovani attenti all'immagine come l'auto più trendy e divenne praticamente un oggetto di culto. In quel periodo, la famiglia 240 veniva ormai gestita, sia in termini di prodotto che di produzione, da un'azienda distinta all'interno di Volvo: la 240-bolaget; - un'entità separata seppur integrata.

Nonostante tutto, il 5 maggio 1993 l'avventura si concluse. Dopo 19 anni di grandi successi e 2.862.573 vetture prodotte - di cui 177.402 erano Volvo 260 - la 240 uscì di scena, quasi contemporaneamente al Presidente di AB Volvo, Pehr G Gyllenhammar, che era stato uno dei maggiori sostenitori della 240 nel corso degli anni e ne aveva guidato diverse versioni, molte delle quali davvero 'speciali'.

Anche l'ultima 240 a uscire dalle linee di produzione fu un modello speciale, una versione più corta realizzata per puro divertimento. Questa versione corta della 240 voleva essere una sorta di ringraziamento per tutti gli sforzi fatti dall'intera squadra addetta alla 240 e simboleggiava i lead time sempre più corti. L'ultima 245 consegnata a cliente andò a una signora svedese che ricevette le chiavi della vettura da P G Gyllenhammar in persona durante una breve cerimonia tenutasi accanto alla Linea 2:4-2 all'insegna del motto "L'ultima 240: la migliore".

Ci sono ancora parecchie Volvo 240 in circolazione sulle strade di tutto il mondo, vecchie di almeno 20 anni e ancora utilizzate come affidabili auto per gli spostamenti quotidiani. Esistono persino dei club che si adoperano attivamente per salvaguardare la 240 e assicurarne il futuro, così come la 240 si è adoperata per molti anni per assicurare il futuro di Volvo.

Keywords:

244, 245, Press Releases, 1974, Product News

I fatti e le descrizioni contenuti in questo materiale per la stampa si riferiscono alla gamma internazionale di autovetture prodotte da Volvo Cars. Le caratteristiche descritte possono essere optional. I prodotti Volvo in vendita sul mercato italiano possono variare in termini di specifiche e allestimenti rispetto a quanto illustrato sul sito.

Contattateci

Roberto Lonardi

Public Relations
Volvo Car Italia
Cellulare: +336 29640201
roberto.lonardi@volvocars.com

Gianluca Fabbri

Press Office
Volvo Car Italia
Telefono: 051 537619
Cellulare: 348 3172626
gianluca.fabbri@volvocars.com

Immagini correlate



[Altre Immagini >](#)

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

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

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