

## Pressmeddelanden

Apr 26, 2013 | ID: 48843

### För 20 år sedan - Final för folkets favorit

5 maj 2013 är det på dagen 20 år sedan Volvos största enskilda försäljningsframgång genom tiderna, 240-serien, slutade tillverkas. Nästan 2,9 miljoner bilar under 19 år hann det bli av den modell som länge kritiserades för sitt tråkiga och kantiga utseende men som under sin livstid blev såväl normbil för både säkerhet och miljö, vann EM i standardvagnsracing samt uppnådde kultstatus bland yuppies innan den lades ner 1993.

Volvo 240 har mer än någon annan Volvo i modern tid fått stå som symbol för varumärket Volvo, på gott och ont. Den presenterades i augusti 1974 och var en utveckling av den populära 140-serien men med en rad nya och innovativa lösningar inom många områden. Särskilt den höga säkerhetsnivån utmärkte bilen vars utseende i stora stycken inspirerats av säkerhetskonceptbilen VESC som Volvo visat två år tidigare. Det innebar bl a stora stötfångare som gav modellen ett karakteristiskt underbett fram.

Mottagandet blev positivt när det gällde bilarnas egenskaper, om än inte för formerna som många fann grova och kantiga. I likhet med 140-serien kom också 240-serien att marknadsföras i en exklusivare upplaga med sexcylindrig motor, 260 samt i herrgårdsvagnsutförande; Volvos pièce de resistance. Volvo 245 kom nästan att bli synonymt med begreppet herrgårdsvagn överhuvudtaget; en oöverträffad lastäsna som samtidigt var komfortabel och körglad, med marknadens högsta säkerhetsnivå.

#### **Normbil för säkerhet och miljö**

Efter en omfattande serie krockprov med 240 och dess konkurrenter, som utfördes av den amerikanska trafiksäkerhetsmyndigheten NHTSA, visade sig Volvo 244 ge det överlägset bästa åkandeskyddet och resultaten kom därför att bilda underlag för de framtida säkerhetsbestämmelser som skulle komma att gälla alla bilar som såldes på den amerikanska marknaden.

Ungefär samtidigt arbetade Volvo också med att försöka styra den oreglerade oxiderande katalysator som var på väg att introduceras och få denna att under vissa omständigheter rena de tre gaserna kolväten (HC), kolmonoxid (CO) samt kväveoxider (NOX) mycket effektivare än tidigare. Arbetet med att öka reningsförmågan genom att reglera bränsle/luft-blandningen i det smala området där förhållandet för katalysatorn var optimalt, resulterade i att Volvo som första biltillverkare 1976 kunde presentera lösningen: Lambda-sonden. Den möjliggjorde att mer än 90 procent av de skadliga gaserna kolväten, kolmonoxid och kväveoxider, som bildas vid förbränningen, kunde elimineras i katalysatorn.

Året därpå införde Kalifornien nya strängare gränsvärden för dessa gaser (kolväten 0,41 g/mile; kolmonoxid 9,0 g/mile; kväveoxider 1,5 g/mile) som då blev världens strängaste avgaskrav. Volvo-bilarna med trevägskatalysator och Lambda-sond låg vid uppmätning kraftigt under samtliga dessa. Speciellt bilarnas låga kväveoxidutsläpp var sensationella och resultatet lät inte vänta på sig. Volvo belönades av Carter-administrationens miljövårdsråd för sin insats.

#### **Världens snabbaste herrgårdsvagn**

Volvo 240 låg följaktligen steget före branschen i både säkerhets- och miljöhänseende och var en modell stadd i kontinuerlig utveckling under sin existens. Under årens lopp förfinades och förädlades bilarna. Ny teknik tillkom, bl a infördes turbomotorer och dieslar tidigt. Stämpeln av att vara bra men trist suddades på ett effektivt sätt ut när Volvo 245 Turbo herrgårdsvagn visade sig

vara marknadens snabbaste femdörrarsbil, och i tvådörrars utförande sopade modellen Europas racerbanor med konkurrenterna i standardvagnsmästerskapet Grupp A.

I sitt livs slutskede kom 240, som sista tiden endast erbjöds i herrgårdsvagnsutförande, paradoxalt nog att få en renässans och plötsligt bli mycket inne bland unga s k yuppies i Europa. Särskilt i Italien blev den inbilen nr 1 bland unga modemedvetna människor och under namnet 240 Polar fick den veritabel kultstatus. Modellen hanterades då produkt- och produktionsmässigt sedan en tid av ett bolag i bolaget, 240-bolaget, i en separat men integrerad helhet.

Men 5 maj 1993 var det slut. Efter nitton mycket framgångsrika år och 2.862.573 bilar, varav 177.402 av 260-modellen, tackade 240 för sig. Det gjorde också Volvo-chefen Pehr G Gyllenhammar ungefär samtidigt. Han hade själv varit en av modellens allra största fans under årens lopp och haft många olika bilar, varav flera 'specialare'.

Som absolut sista exemplar byggdes åter en specialare, en rejält kortad version som gjorts på skoj av projektet som tack för gott arbete längs bana 2:4-2. Den bilen fick symbolisera de korta ledtiderna. Sista 245:an till kund gick till en kvinnlig svensk köpare som därmed inte bara fick den sista, utan också den bästa 240:an. Nycklarna till bilen överräcktes av Pehr G Gyllenhammar vid en liten ceremoni vid banan.

Fortfarande rullar många 240, minst 20 år gamla, runt hela världen som pålitliga vardagsbilar. Det finns till och med särskilt dedikerade klubbar som aktivt arbetar med att ta tillvara modellen och säkra dess framtid, så som 240 under många år bidrog till att säkra Volvo framtid.

## Sökord:

Text,Motorsport,240,244,245,Historik

---

Beskrivningar och fakta i detta pressmaterial avser Volvo Car Sverige AB:s nationella modellurval. Den utrustning som anges kan vara extrautrustning. Fordonsspecifikationerna kan skilja sig åt mellan olika länder och kan ändras utan föregående varning.

## Medierelationer

### **Claes Rydholm**

Volvo Cars Heritage  
Telefon: +46 31 594526  
Mobil: +46 708 209030  
crydholm@volvocars.com

## Relaterade bilder



Fler Bilder >

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

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

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