

## Pressmeddelanden

Jul 20, 2006 | ID: 5144

### Tidlös Volvo-klassiker blir 40 år

**Volvos dilemma med att inte kunna erbjuda någon helt ny modell under 60-talets första hälft eliminerades effektivt i mitten av augusti 1966 då nya Volvo 144 visades. Bilen var inget mindre än en smärre sensation. Den hade ett totalt nytt formspråk med rena, raka ytor signerade Jan Wilsgaard och innehöll mängder av ny säkerhetsteknik. En blivande miljonsäljare hade sett dagens ljus.**

Med en nyligen nedlagd 21-årig PV-modell och en Amazon som hunnit bli tio år, behövde Volvo verkligen en helt ny modell i det lite större formatet. Amazonen hade tydligt visat att modelltypen var verkligt lyckad för Volvo. Efter flera års arbete i designstudios, utvecklingslaboratorier och provanläggningar, var det 17 augusti 1966 äntligen dags. Volvo vd, Gunnar Engellau uttryckte det så här:

– Detta är en stor dag för oss på Volvo och det betyder att vi nu i dessa dagar börjar produktionen av en ny bil som innebär den största satsningen ifråga om personbilar i Volvos historia. 150 miljoner kronor har vagnen dragit i startkostnader, sedan tillkommer investeringar i fabriker. Att detta sades för 40 år sedan illustreras bäst av investeringssummans storlek. Idag skulle den inte ens räcka till ett par nya baklampor!

Engellau betonade också i sitt tal att 144:an skulle fortsätta på samma linje som tidigare modeller, med tyndpunkt på säkerhet, kvalitet och ekonomi. Särskilt stor vikt hade lagts på konstruktionen och utformningen av den nya bilen ur säkerhetssynpunkt. Precis som Volvo varit först att standardmontera trepunktsbälten, var 144:an också först med sitt unika tvåkrets bromssystem.

#### En form som stått sig

Den som till äventyrs hade sett en mystisk bilmodell kallad Mazuo – med små fenor på både fram- och bakskärmarna – ute i trafiken, kunde nog knappast ana att detta skulle bli den nya Volvon. De verkliga formerna visade sig vara mycket elegantare än den maskerade Volvo-prototypens. Volvo 144 bevisade att funktion och elegans absolut kan förenas, och det var Jan Wilsgaard som gjorde det. Wilsgaard hyllade det enkla som det vackra, och precis sådan var den nya bilen. De raka formerna skapade dessutom gott utrymme inne i bilen och de stora glasytorna förstärkte det intrycket, förutom att ge utomordentlig runtomsikt. Stora delar av karossen, som t ex dörrar och hjulhus samt alla rutorna och taket, överfördes till 240-serien och kom med mycket små modifieringar att hänga med denna livet ut, ända till 1993. Och formerna står sig fortfarande väl. Inredningen följde utsidans raka enkelhet med rena ytor, inga utstickande detaljer men med säkerhetspolstring på ställen som kunde vara utsatta och djupt försänkt rattnav.

#### En teknisk revolution

Visserligen var nya Volvo 144 konventionellt uppbyggd med motorn fram och drivning bak – fyrcylindrig B18-motor på 85 hk eller tvåförgasariant på 115 hk, samma växellåda som i Amazon, välfungerande och enkel hjulupphängning – men innanför skalet hade bilen en mängd mycket avancerade tekniska lösningar för tiden och biltypen. Kaross och chassi var effektivt konstruerade som en ordentlig säkerhetsbur runt passagerarutrymmet och med deformationszoner både fram och bak. Rattstången var delad och hade kollapsfunktion i säkerhetssyfte. Skivbromsar på alla hjulen hejdade framfarten effektivt. Det mest revolutionerande var just själva bromssystemets uppbyggnad; två separata kretsar med

triangelindelning, dvs tre hjul bromsades alltid (ca 85 % av bromskraften) även om en krets skulle falla ur. Dessutom fanns reduceringsventiler för att förhindra hjullåsning vid kraftig inbromsning. Den lösningen var 144:an först med i världen.

I likhet med Amazon fanns modellen, som internt kallades P1400, från början endast som fyrdörrars sedan. Men under 1967 kompletterades serien först med en tvådörrarsversion, 142, och året därpå med en herrgårdsvagn, 145. Volvo 140-serien kom att bli de första bilarna som omfattades av Volvos nya beteckningssystem där första siffran stod för modellserien, den andra för antalet cylindrar i motorn och den tredje för antalet dörrar. Enkelt och tydligt.

### **Pressrosor**

Pressens reaktioner på den nya Volvon var odelat positiva. Det skrevs om "den säkraste bil som nånsin byggts" och "en bil i internationell topp". Motortidningen Teknikens Värld utsåg 144:an till Årets Bil i Sverige 1966 och Motormännens Riksförbund tilldelade bilens avancerade bromssystem sin guldmedalj för "ur trafiksäkerhetssynpunkt den mest betydelsefulla nyheten på en i Sverige marknadsförd standardbil 1966".

Att säkerhet var och har förblivit ett kärnvärde för Volvo var uppenbart och 144:an illustrerade på ett mycket konkret sätt företagets strävan och ambition att leda den utvecklingen.

### **Första miljonsäljaren**

I likhet med de tidigare PV- och Amazon-modellerna, blev också 140-serien en långkörare i produktionen som ständigt utvecklades med både nytt förbättrat innehåll och tillkommande modellvarianter. B18-motorn ersattes av 2-litersmaskinen B20 vars toppnotering på 140 hk återfanns i den sportiga 142 GT. Men 140-bilarna kunde också dyka upp som t ex specialbyggd taximodell eller som varubilen 145 Express med förhöjt tak.

På säkerhetssidan noterades pionjärinsatser som införande av t ex nackskydd på framstolarna, rullbälten samt bältespåminnare. De stora och energiupptagande stötfångare som skulle bli signum för den kommande 240-serien, och som funnits på experimentbilen VESC, gjorde entré på Volvo 140 av 1974 års modell.

Detta kom också att bli sista årsmodellen för 140-serien innan den i kraftigt omgjord form, men med mycket av utseendet behållet, lanserades som Volvo 240 på sensommaren 1974 och som 1975 års modell.

När Volvo 140 slutade tillverkas, försvann också de robusta och enkla järmmotorerna med stötstänger samt den gamla beprövade hjulbasen på 2600 mm som hängt med sedan PV444:ans debut 1944. Samtidigt hade Volvo med 140-serien också fått sin första miljonsäljare. Mellan 1966 och 1974 tillverkades 1 251 371 bilar av de olika modellerna 142, 144 och 145. Volvo hade därmed etablerat sig som en verklig världsspelare på den internationella planen.

50245/CR

### **Sökord:**

144, Press Releases, 1966, Product News

---

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.

## 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).