

Communiqué de presse

Aug 15, 2016 | ID: 194064

PREMIER MODELE À DEPASSER LE MILLION D'EXEMPLAIRES, LA VOLVO 140 FETE SES 50 ANS. JOYEUX ANNIVERSAIRE !

C'est le 17 août 1966 que fut présentée la Volvo 144. Cette nouvelle famille de modèles allait insuffler un nouvel élan à la marque suédoise. En huit ans, pas moins de 1,25 million d'unités sortirent des lignes de production, ce qui en fit la première Volvo à dépasser le million d'exemplaires vendus.

Près de quatre cents journalistes se rendirent à l'hôtel Lorensberg, en plein cœur de Göteborg, ce 17 août 1966. C'est là que les attendaient, dissimulés par une cloison, trois modèles de présérie de la nouvelle Volvo 144. Des rumeurs sur une nouvelle Volvo circulaient depuis plusieurs années et ce que la presse allait enfin découvrir ce jour-là était un véhicule aussi épuré que moderne. En parallèle de la présentation à Göteborg, le nouveau modèle était également dévoilé à Oslo, Copenhague et Helsinki.

Précédemment, en juin 1960, la direction de Volvo – avec son PDG Gunnar Engellau à la manœuvre – donne son feu vert à la création d'un nouveau modèle. La P660, nom de baptême du projet, devait être plus grande que l'Amazon, mais peser le même poids et se situer dans le même ordre de prix. Elle devait répondre à des exigences strictes en matière de sécurité et pouvoir transporter confortablement quatre à cinq personnes. De plus, elle devait avoir le même empattement que ses aînées, la PV 544 et l'Amazon. Contrairement à l'Amazon cependant, plusieurs versions du châssis furent prévues dès le départ.

Avec la série 140, Volvo inaugure un système de désignation à trois chiffres dans lequel le premier désignait la série du modèle, le second précisait le nombre de cylindres et le troisième le nombre de portes.



La production en série de la 144 démarra deux jours après sa présentation, le 19 août 1966. En 1967 fut lancée la 142 à deux portes et en 1968, démarra la production du break 145. Un modèle proche, la 164, vit le jour en 1969. Elle partageait de nombreux composants du châssis avec la série 140, mais un empattement plus long 10 cm de plus et un capot allongé lui permettaient d'accueillir un moteur B30 à six cylindres en ligne. Une autre version du châssis fut encore lancée en 1970 : la Volvo 145 Express, offrant une grande capacité de chargement et reconnaissable à son pavillon rehaussé du montant B au hayon.



Le designer en chef Jan Wilsgaard avait déjà signé les lignes élégantes de l'Amazon et, malgré leurs différences, une certaine filiation rapprochait les 140 de l'Amazon. À commencer par une calandre directement inspirée de l'illustre aînée. Et par un épaulement qui élargissait les portes sous les vitres latérales comme sur l'Amazon, mais plus accentué sur la 144. Ou encore, sur la 142 et la 144, par des feux arrière verticaux proches de ceux de leur grande sœur.

La série 140 était parfaitement en phase avec les idéaux des années 1960 et son courant fonctionnaliste. Elle offrait un vaste habitacle et de grandes surfaces vitrées. Le design scandinave, avec ses lignes simples et épurées, est aujourd'hui très en vogue, et la série 140 se posait en précurseur.

La nouvelle série recelait plusieurs innovations en matière de sécurité active et passive. Le châssis était extrêmement résilient à la torsion et doté de zones de déformation et d'une cage de protection. Le système de freinage était révolutionnaire avec des freins à disques aux quatre roues et un système à double circuit hydraulique à l'avant. Ce dispositif qui répartissait les circuits en trois permettait, en cas de dysfonctionnement d'un circuit pour les deux freins avant, à l'un des freins arrière de prendre le relais. De plus, des régulateurs de pression empêchaient le blocage des roues en cas de freinage à pleine puissance, un système dont Volvo était le précurseur. La colonne de direction divisée en plusieurs parties pour éviter qu'elle ne pénètre dans l'habitacle en cas d'impact et la planche de bord rembourrée pour amortir les chocs étaient des gages supplémentaires de sécurité. Plus tard, la série 140 fut également dotée en série d'appuis-tête, de ceintures de sécurité rétractables et de témoins de ceintures de sécurité.

Les Volvo 140 étaient de conception classique, des propulsions à moteur central avant. Au départ, elles accueillait le bloc B18 4 cylindres 1,8 l éprouvé de l'Amazon développant 75 ch, et jusqu'à 96 ch avec un double carburateur. Le modèle 1969 était doté d'un moteur B20 de 2,0 l produisant respectivement 82 ch et 100 ch. Quant au modèle 1971, il était aussi proposé dans une version à

injection électronique de 120 ch.

À l'interruption de la production de la 142, de la 144 et de la 145 en 1974, 1 251 371 exemplaires étaient sortis des lignes de production. La série est devenue la première du constructeur à franchir la barre du million de voitures vendues et contribua à faire de Volvo un véritable acteur sur la scène automobile internationale. Mais l'héritage de la série 140 va perdurer jusqu'en 1993. Le modèle qui l'a remplacé, la Volvo 240, doit en effet beaucoup au châssis des 140 et est devenu le modèle le plus prisé de l'histoire de Volvo, avec 2,8 millions d'unités vendues en 19 ans.

Mots-clés :

142, 144, 145, Press Releases, 1966, 1967, Product News

Les descriptifs et les données reprises dans ce document de presse concernent la gamme de voitures internationale de Volvo Cars. Les équipements décrits sont susceptibles d'être en option. Les spécifications peuvent varier en fonction du pays et peuvent être modifiées sans préavis.

Contact

Simon Krappi

Consumer Experience & PR Director | Switzerland
Volvo Car Switzerland AG
Téléphone mobile: +41 79 290 19 60
simon.krappi@volvocars.com

Images associées



[Plus D'images >](#)

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

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

Copyright © 2025 Volvo Car Corporation (ou ses affiliés et concessionnaires).