

## Comunicati stampa

Aug 15, 2016 | ID: 194064

# La prima Volvo a battere il record del milione di unità vendute festeggia i 50 anni. Auguri alla Volvo 140!

**Il 17 agosto 1966, la Volvo 144 venne presentata al pubblico nel bel mezzo di una vera e propria caccia all'uomo. Grazie a questa nuova serie di modelli, Volvo poté trasformarsi in una Casa automobilistica di dimensioni significative. Nel giro di otto anni vennero prodotti non meno di 1,25 milioni di esemplari della vettura, che diventò quindi il primo modello Volvo a superare il record del milione di unità vendute.**

Erano circa 400 i giornalisti in attesa nella sala riunioni Lorensberg, nel centro di Goteborg, il 17 agosto 1966. Di lì a poco sarebbe stata presentata la nuova Volvo 144 e il pubblico aspettava che si aprissero le pareti mobili dietro cui si celavano tre modelli in pre-produzione della nuova auto svedese. Da diversi anni circolavano voci sul nuovo modello che avrebbe lanciato Volvo e ora i rappresentanti della stampa si trovavano finalmente di fronte a un veicolo sobrio e dai tratti moderni. Oltre che a Goteborg, il nuovo modello venne presentato in anteprima contemporaneamente a Oslo, Copenhagen e Helsinki.

Le vetture utilizzate per la conferenza stampa di Goteborg erano state trasportate nella sala della presentazione la sera prima con l'aiuto di una gru, nascoste all'interno di grandi casse di legno. Ovviamente l'intera operazione avrebbe dovuto svolgersi nel modo più discreto possibile, ma la cosa si rivelò alquanto difficile poiché era in corso una grande caccia all'uomo per riuscire a catturare due criminali colpevoli di avere ucciso dei poliziotti. Era stato lanciato l'allerta a livello nazionale e quando la gru cominciò a sollevare le casse di legno da collocare nella sala della presentazione, la polizia ricevette una soffiata secondo cui i due fuggiaschi avrebbero potuto essersi nascosti fra il pubblico della sala cinematografica adiacente, che dovette quindi essere evacuata.

Già nel giugno del 1960, il management di Volvo – sotto la direzione del CEO, Gunnar Engellau – prese la decisione definitiva circa le indicazioni di base da seguire per la realizzazione della nuova vettura. La P660 – questo era il nome dato al progetto – avrebbe dovuto essere più grande della Amazon, pur mantenendo lo stesso peso e fascia di prezzo di quest'ultima. Avrebbe dovuto soddisfare rigorosi requisiti di sicurezza ed essere in grado di ospitare comodamente quattro o cinque persone. Inoltre, la vettura avrebbe dovuto avere lo stesso passo dei suoi predecessori, ovvero la PV 544 e la Amazon. A differenza di quando venne sviluppata la Amazon, in questo caso vennero previste sin dall'inizio più versioni del telaio.

Con la serie 140 Volvo introdusse anche uno schema di denominazione dei modelli in base al quale la prima cifra avrebbe indicato la serie di appartenenza, la seconda cifra il numero dei cilindri e la terza il numero di porte.



La produzione in serie della 144 iniziò due giorni dopo la sua presentazione, il 19 agosto 1966. Nel 1967 venne lanciata la versione a due porte, la 142, e nel 1968 iniziò la produzione della 145 station wagon. Un modello strettamente correlato a quest'ultimo fu la 164, lanciata l'anno successivo come Model Year 1969: quest'auto condivideva molti dei componenti del telaio della serie 140, ma si distingueva per un passo maggiorato di 10 cm e una sezione anteriore allungata per alloggiare il propulsore B30 da 6 cilindri in rettilineo. Un'ulteriore variante a livello telaistico venne introdotta nel 1970. Si trattava della spaziosissima Volvo 145 Express, con capacità di carico eccezionale grazie al tetto rialzato nella sezione posteriore a partire dal montante 'B'.

L'allora responsabile dell'area Design, Jan Wilsgaard, era stato anche l'artefice dell'elegante profilo della Amazon e, nonostante le evidenti differenze, le somiglianze fra i due modelli erano chiaramente individuabili. La linea della griglia frontale ricordava decisamente quella della Amazon. Anche la linea di cintura che allargava le portiere appena al di sotto dei finestrini laterali si rifaceva alla Amazon, sebbene questo tratto fosse addirittura più pronunciato nella 144. Come la Amazon, sia la 142 che la 144 avevano gruppi ottici posteriori verticali.

La serie 140 corrispondeva perfettamente a ciò che negli anni '60 ci si attendeva da un'automobile, ovvero che privilegiasse la funzionalità. Di fatto offriva interni molto spaziosi e finestrini molto ampi. Il design di gusto scandinavo, caratterizzato da linee pulite e semplici e molto apprezzato ai giorni nostri, fece la sua prima comparsa in ambito automobilistico proprio con la serie 140.

La serie 140 introdusse molte importanti novità nell'ambito della sicurezza passiva e attiva. Il telaio era molto resistente alla torsione e dotato di zone deformabili e di una scocca rinforzata antiribaltamento. L'avanzato impianto frenante era caratterizzato da freni a disco anteriori e posteriori abbinati a un sistema a doppio circuito con freni idraulici anteriori a doppio circuito. Questa configurazione consentiva una tripartizione dei circuiti che, in caso di guasto di uno di essi, garantiva comunque il funzionamento dei due freni anteriori e di un freno sul posteriore. Inoltre erano state montate valvole di riduzione che impedivano il blocco delle ruote in caso di frenata improvvisa – una soluzione utilizzata da Volvo in anteprima. Gli altri dispositivi di sicurezza includevano il piantone dello sterzo collassabile e un cruscotto con cornice protettiva anticollisione. In seguito, nella dotazione standard della serie 140 vennero inclusi anche i poggiatesta, le cinture di sicurezza riavvolgibili e segnalatori per l'aggancio delle cinture di sicurezza.

La configurazione della serie Volvo 140 era di tipo convenzionale, con motore montato anteriormente e trazione posteriore. Inizialmente, le vetture di questa serie montavano il collaudato quattro cilindri B18 da 1.8 litri della Amazon, in grado di erogare 75 CV oppure 96 CV nella versione con doppio carburatore. Per il modello del 1969 era stato scelto il motore B20 da 2.0 litri, con potenza di 82 CV oppure 100 CV. Per il modello del 1971 erano disponibili anche versioni a

iniezione del carburante controllata elettronicamente con potenza pari a 120 CV.

Quando la produzione della 142, 144 e 145 cessò alla fine dell'estate del 1974, dalle linee di assemblaggio erano uscite complessivamente 1.251.371 vetture. Questa serie si confermò come la prima della Casa svedese ad avere venduto più di un milione di esemplari e contribuì a consolidare ulteriormente la posizione di Volvo come marchio internazionale. Il retaggio della serie 140 si spinge però ben oltre, arrivando fino al 1993: la vettura che la sostituì, la Volvo 240, prese infatti molto in prestito dal telaio della serie 140 e continuò la tradizione di quest'ultima attestandosi come modello Volvo più venduto, con un totale di circa 2,8 milioni di esemplari in 19 anni.

## Keywords:

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

Le descrizioni e i dati riportati nel presente materiale per la scaricastampa fanno riferimento alla gamma internazionale di autovetture prodotte da Volvo Cars. Gli equipaggiamenti descritti potrebbero essere opzionali. Le specifiche dei veicoli potrebbero variare a seconda del paese di vendita e possono subire modifiche senza preavviso.

## Contattateci

### **Simon Krappl**

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

## Immagini correlate



[Altre Immagini >](#)

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

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

Copyright © 2025 Volvo Car Corporation (oder Tochterunternehmen bzw. Lizenzgeber).