

(K)ein alter Schwede

Verkannte Klassiker:
die Volvo der Serie 140

Für viele Fans ist der Volvo 140 noch lange kein „Alter Schwede“ — einfach deshalb, weil es bis vor kurzem den optisch wie technisch ähnlichen 240 neu zu kaufen gab. Dabei erschien der erste 144 im August 1966 auf dem Markt, vor mehr als 25 Jahren also. Grund genug, diesem robusten Auto etwas Aufmerksamkeit zu widmen.

1944 legte Volvo einen viersitzigen „Personvagn“ auf Kiel und nannte ihn PV 444. Einige Jahre später, 1960, begannen die Arbeiten an einem Fahrzeug der oberen Mittelklasse, das zunächst P 660 hieß. Wieder stand das „P“ für „Personvagn“ — das „V“ hatte man fallengelassen — und die „60“ für die Jahreszahl, während die „6“ am Anfang der Zahlenkombination nicht für die Zahl der Sitzplätze stand (an einen Sechssitzer dachte bei Volvo wirklich niemand), sondern für den Monat Juni, den Beginn des neuen Projekts.

Freilich sollte es bei dieser Bezeichnung nicht bleiben. Als das fertige Auto 1966 endlich der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, hieß es Volvo P 144 oder nur Volvo 144 — ein Fahrzeug der Serie 100 mit vier Zylindern und vier Türen. Kam ein Zweivergasermotor zum Einbau, wurde ein 144 S daraus. Die neue Typenbezeichnung war geschickt gewählt, denn sie erinnerte einerseits an die heißgeliebten „Buckel“ PV 444/544, andererseits an den Amazon, der auf den meisten Märkten bekanntlich Volvo 120 (121, 122 S und 123 GT) hieß. Gleichzeitig wurde deutlich, daß der neue 144 über der 120-Baureihe rangierte. Die Bezeichnung zeigte, daß man es mit einem

neuen, größeren Auto zu tun hatte und wahrte gleichzeitig die Kontinuität.

Bis Volvo allerdings seinen Neuling präsentieren konnte, war es ein weiter Weg. Jan Wilsgaard, Volvos junger Design-Chef, der schon den Amazon so meisterlich in Form gebracht hatte, zeichnete auch für das Äußere des 140 verantwortlich. Er hatte sich an bestimmte Vorgaben zu halten: Die technischen Bausteine der Neukonstruktion mußten weitgehend dem Amazon entsprechen, vor allem der Radstand mit 2600 mm. (Dafür durfte die Spur von 1310 auf 1350 mm wachsen.) Sogar eine gewisse Ähnlichkeit zum Amazon sollte gegeben sein.

Wilsgaard kam seiner Aufgabe pflichtbewußt nach und schuf einen Entwurf, der allen diesen Vorgaben Rechnung trug, ohne aber zu überzeugen. Nicht mal Wilsgaard selbst schien glücklich damit. Was tun? Da vor 30 Jahren in Europa die Meinung des Designers eher unmaßgeblich war — die Bosse vieler Firmen glaubten, die Form eines Autos würde sich quasi „von selbst“ ergeben, und hatten deshalb die Design-Abteilung der technischen Entwicklung einfach untergeordnet —, wandte sich Wilsgaard an seinen Kollegen Tor Lidmalm von der Technik. Er bat Lidmalm, für ihn bei der Geschäftsleitung dafür zu einzutreten, ein anderes 1:1-Tonmodell schaffen zu dürfen. Lidmalm kam diesem Wunsch nach und hatte Erfolg. Also entstand ein zweiter Vorschlag, der — nun nicht mehr so pflichtbewußt — die strengen Richtlinien in den Wind schlug und eigentlich nur mit dem Radstand von 2600 mm die gestellten Anforderungen erfüllte.

Im Dezember 1961 fand die Begutachtung beider Entwürfe durch Volvo-Boss Gunnar Engellau und seine Direktoren statt — mit dem Ergebnis, daß die Herren einen dritten



Vorschlag wünschten, der auf Wilsgaards zweitem, „freien“ Entwurf basieren, aber den ursprünglichen Vorgaben genauer Rechnung tragen sollte. Also machten sich die Designer erneut an die Arbeit und schufen ein weiteres 1:1-Modell, das Engellau sofort überzeugte: Nach der sensationell kurzen Besichtigungsdauer von nicht mal 45 Minuten gab er grünes Licht und bestimmte, das neue Auto im Spätsommer 1966 der Öffentlichkeit vorzuführen.

Laut Volvo-Chronist Karl Ludvigsen kamen Wilsgaard Zweifel bei diesem Eilverfahren: „Ich war erschrocken, als sie sich so schnell entschieden“, äußerte der Volvo-Designer später, „weil der Entwurf so schlicht, so schnörkellos war, daß er über die Jahre möglicherweise an Interesse verlieren könnte.“

Längst hat sich diese Befürchtung als grundlos erwiesen. Immerhin blieb das 140-Design in seinen Grundzügen bis 1991 am 240er erhalten, behielt also ein Vierteljahrhundert seine Gültigkeit. Ein eindrucksvoller Beweis für die These, daß gutes (Auto-)Design vor allem durch klare Linienführung und zeitlose Schlichtheit überzeugt.



Wem das ohnehin üppige Platzangebot der Limousine nicht ausreichte,...



...konnte auf den fünftürigen 145 zurückgreifen — ein ausgesprochen eleganter Transporter.



Nüchternes, schnörkelloses Design läßt die 140er auch 25 Jahre nach ihrer Präsentation nicht wie Oldtimer wirken. Die senkrechte Strebe im Kühlergrill sollte Familienähnlichkeit zum Amazon bringen. Das Auto, das findige Fotografen im Winter 1965/66 aufstöberten, war freilich alles andere als schlicht und schnörkellos. Mit Flossen, Hutze und seltsamen Wülsten getarnt, konnte man an der Karosserie des Sonderlings die japanisch klingende Bezeichnung Mazuo ZT 92 ausmachen — ein (vermutlich gewollt) unzulängliches Täuschungsmanöver, das das Interesse am neuen Volvo zusätzlich schüren sollte. Schließlich überraschte der schwedische Hersteller nur selten mit einem neuen Modell.

Entsprechend gespannt wartete man auf den Neuling, der im August 1966 — man hatte den Jahre vorher aufgestellten Terminplan peinlich genau eingehalten — enthüllt wurde (seine Serienfertigung ließ noch einige Monate auf sich warten). Tatsächlich erregte das Auto weltweit Aufsehen — nicht wegen seiner „schlichten, schnörkellosen Form“, wie sich Wilsgaard ausdrückt hatte, ebensowenig wegen seines allgemeinen technischen Layouts, sondern wegen seiner bemerkenswerten Details: Es



Die frühen Exemplare der 140er-Reihe unterscheiden sich äußerlich nur im Detail von den späteren Modellen. Dieser 144 S von 1968 hat noch den streng recht geteilten Kühlergrill, die abstehenden Türgriffe und als Exportausführung für die Schweiz keine Kopfstützen.



Der schwedischen Polizei standen stets verstärkte Volvo in Top-Motorisierung zur Verfügung. Streifenwagen mit der 100-PS-Maschine ließen sich von kaum einem Fluchtauto einfach abschütten.



Dieser Zweitürer (142) ist ein Übergangsmodell aus dem Jahr 1971. Erkennbar an den neuen, versenkten Türgriffen in Verbindung mit dem alten Chromkühlergrill.

gab wenige Neukonstruktionen, bei denen ihr Hersteller so großen Wert auf aktive wie passive Sicherheit gelegt hatte.

Herausragendes Merkmal des 144 war seine Bremsanlage, die — schon das ungewöhnlich bei einem Fahrzeug dieser Klasse — mit Scheiben rundum operierte und zusätzlich Servounterstützung sowie einen Bremskraftregler bot. Sensationell aber war ihre Auslegung als Zweikreisanlage, die Volvo hier verwirklicht hatte. Ihr Vorteil gegenüber bisher eingesetzten Systemen: Wäh-

rend dort ein Kreis auf die Vorder- und ein zweiter auf die Hinterräder wirkte, offerierte Volvo nun ein diagonal geteiltes 2x3-System, bei dem immer die beiden Vorderräder und je ein Hinterrad gebremst wurden. Sollte also wirklich mal ein Kreis ausfallen, standen dem Fahrer immer noch 80 Prozent der Bremsleistung zur Verfügung, da er ja nur auf eine Hinterradbremse verzichten mußte. Allerdings ließen sich derart beeindruckende Resultate nur mit erheblichem technischem Aufwand erzielen.

So kamen ein doppelter Hauptbremszylinder und vordere Vierkolbensättel (je zwei Kolben pro Kreis) zum Einsatz. Die Hinterachse war mit zusätzlichen Trommeln für die Handbremse ausgerüstet.

Der Aufwand wurde belohnt: Der Reichsverband der Kraftfahrer (Motormännens Riksförbund), Schwedens größter Automobilklub, verlieh Volvo 1966 die Goldmedaille für vorbildliche Sicherheitsmaßnahmen — die sich mit der Bremsanlage noch längst nicht erschöpft hatten. Dreipunkt-Sicherheitsgurte an den Vordersitzen, eine Karosserie mit integriertem Überrollbügel und vorderen wie hinteren Knautschzonen, Sicherheits-Türschlösser, eine Verbundglas-Frontscheibe und eine geknickte Lenksäule mit Sollbruchstelle komplettierten die umfangreichen Maßnahmen auf diesem Gebiet. Dazu kamen ein gepolstertes Armaturenbrett, das vollständig aus nachgiebigem Material bestand, und ein Lenkschloß, das nur einrastete, wenn der Schlüssel herausgezogen wurde. Mögen viele dieser Dinge heute eine Selbstverständlichkeit sein: Damals waren sie es durchaus nicht.

Im Innenraum des 144 ging es kommod zu. Die Verarbeitungsqualität machte einen hervorragenden Eindruck, und die Platzverhältnisse — für fünf Fahrgäste und ihr Gepäck — waren sehr gut. Der Fahrer blickte auf einen Bandtacho und lenkte mit einem großen, geschüsselten Lenkrad; für den Gangwechsel stand ein langer, volvo-typischer Mittelschalthebel bereit.

Und die Karosserie? Abgesehen davon, daß sie tatsächlich eine gewisse Ähnlichkeit zum Amazon aufwies (erzielt etwa durch den Kühlergrill mit der Mittelstrebe) und durch ihr gutes Raumangebot, die Übersichtlichkeit und die großen Fensterflächen überzeugte, wurden ihre Linien recht unterschiedlich aufgenommen: Von elegant bis klobig reichte das Urteilsspektrum der Fachpresse.

Die geringste Beachtung fanden Motor, Getriebe und Fahrwerk des Neulings — einfach weil sich lediglich das Fahrwerk (vorne doppelte Dreieckslenker, Schraubenfedern und Querstabilisator, hinten Starrachse mit doppelten Schubstreben, Schraubenfedern und Panhardstab) und der 144 S-Motor in gewissen Punkten von der 120-Serie unterschieden. Den Einvergasermotor und das Getriebe hatte man dagegen unverändert

Aus dem MARKT- Clubadressen-Verzeichnis*

Volvo 164er Club e.V.
Karl Schuster, Niedergartenweg 19
W-6108 Weiterstadt

Bremer Volvo-Club
G. Monsees, Am Kindergarten 2
W-2805 Stuhr 1

I. Münchner Volvo Club
G. Stiene-Schwarz, Schönstr. 73
W-8000 München 90

Volvo IG Kassel
Jörg Lutteropp, Virchowstr. 2
W-3500 Kassel
Tel.: 0561/311309

Volvo-Stammtisch-Hamburg
Norbert Oertel, Silberpappelstieg 14
W-2000 Hamburg 62

Volvo Club Schweiz (Amazona Team)
Postfach 135
CH-5036 Oberentfelden
Tel.: 064/431069

* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 800 Eintragungen) erscheint zweimal jährlich, und zwar im April- und im Oktober-Heft.

übernommen und damit alten Bekannten zu neuer Geltung verholfen.

Als B 18 A mit einem Vergaser und einem Verdichtungsverhältnis von 8,7:1 leistete er im 144 nach DIN-Norm 75 PS, während es der 10:1 verdichtete B 18 B mit seinen beiden SU-Vergasern im 144 S auf glatte 100 PS brachte.

Vor allem die 75 PS-Ausführung des Stoßstangenmotors tat sich mit dem recht großen und vor allem knapp 1200 Kilogramm schweren Auto nicht leicht; das Werk nannte daher auch nur eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h, während für den 144 S beachtliche 165 km/h genannt wurden. Beide Werte erwiesen sich in der



Mit diverserem Zubehör ließen sich die nicht gerade verschwenderisch ausgestatteten 140er individuell aufmöbeln. Wie alle Hersteller propagierte Volvo die alleinseligmachenden Originalteile.



Als Zugpferd für Wohnwagen, Pferdeanhänger oder Bootstrailer war der 140er ideal. Seine zulässige Anhängelast von knapp zwei Tonnen machten ihn in dieser Hinsicht zum Allroundtalent.

Praxis als etwas optimistisch. Trotzdem präsentierte sich der 144 S als leistungsfähige und schnelle Limousine, die obendrein mit sicheren Fahreigenschaften aufwartete. Daß nun die Solidität etwas die Sportlichkeit in den Hintergrund drängte, dürfte das Gros der Volvo-Fans akzeptiert haben. Allerdings kostete die solide Bauweise ihren Preis: Mit 11.450 Mark schlug ein 144 zu Buche, während für den B 18 B-Motor

nochmals 800 Mark mehr anzulegen waren. Damit traten die Schweden-Mobile gegen so ernstzunehmende Konkurrenten wie den sechszylindrigen Mercedes 230 für 11.950 Mark oder den 110 PS starken BMW 2000 für 11.450 Mark an, von sportlichen Delikatessen wie einem Alfa Romeo Giulia Super für 10.900 Mark gar nicht zu reden. Trotzdem: Nicht nur in Schweden, sondern auch auf den Exportmärkten hatte der 140

WAGNER & GÜNTHER

ALLES FÜR IHREN VOLVO



- Versand innerhalb 24 Stunden
- über 5000 versch. Neuteile ständig am Lager
- viele Gebrauchtteile und Raritäten

VOLVO 140

Schon ein Klassiker...?



... Wir meinen: JA!

... und deshalb bekommen Sie bei uns (fast) alles: zum Restaurieren, Reparieren, Verschönern und Erhalten
Ausführliche Ersatzteil-/Preisliste kostenlos erhältlich

Geöffnet: Montag bis Freitag 9.00-17.00 Uhr
Donnerstag 9.00-20.00 Uhr, Mittagspause: 13.00-14.00 Uhr

BILLWERDER RING 9. 2050 HAMBURG 80. Tel.: 040-7 34 00 27. FAX: 040-7 34 00 20



Volvo-Interessenten hatten die Qual der Wahl. Bemerkenswert war der aufgestockte 145er „Express“, der 1969 die direkte Nachfolge des Buckel-Kombis „Duett“ antrat. Der Amazon-Kombi (220) hatte sich als Lastentransporter immer als zu klein erwiesen. Links der 164 (quasi ein Sechszylinder-140er).



1973 zeigte dieser 144er bereits die übergroßen Sicherheits blinker des Nachfolgemodells. Die riesigen Aluminiumstoßfänger blieben ihm noch erspart.

seine Nische als sicheres Qualitätsauto mit einem Hauch Sportlichkeit gefunden, wie die ersten Verkaufszahlen rasch zeigen sollten. Dabei machten viele Kunden vom recht umfangreichen Werkzubehör Gebrauch und trieben etwa durch einen Drehzahlmesser den ohnehin schon hohen Einstandspreis um weitere 160 Mark in die Höhe.

Wer nicht schalten wollte, gönnte sich für 1150 Mark eine Borg-Warner-Getriebeautomatik (hydraulischer Wandler und Dreigang-Planetengetriebe), wer viel schalten wollte, das 800 Mark teure Overdrive von Laycock. Diese zusätzliche und nur für den 144S lieferbare fünfte Fahrstufe war zwar 0,76:1 (und damit „lang“) übersetzt, dafür

kam bei den Overdrive-Ausführungen statt der serienmäßigen 4,1:1-Achse eine „kürzere“ mit einem Übersetzungsverhältnis von 4,56:1 zum Einbau. Das Ergebnis dieser Maßnahme: Die Gesamtübersetzung von fünfter Fahrstufe (Overdrive) und kurzer Achse entsprach in etwa der von viertem Gang und serienmäßiger Achse. Das hieß, daß Fahrer von Overdriveautos (bei gleichgebliebenen Drehzahlprüngen) über mehr Temperament in niedrigeren Geschwindigkeitsbereichen verfügten als ihre Kollegen im 140er mit serienmäßigem Vierganggetriebe.

Auch im Motorsport wurde der 140 eingesetzt. Leute wie Per-Inge Walfridsson starteten nicht nur bei Rallyes, sondern auch bei Rallye-Cross-Veranstaltungen und erzielten durchaus beachtliche Resultate. So erfolgreich wie Buckel und Amazon sollte der 140 freilich nie sein.

1967 erweiterte Volvo das Angebot um eine zweitürige Variante, konsequenterweise 142 genannt. Und ging dabei recht merkwürdig vor, denn im Juni debütierte zunächst der 142 S, während der 75 PS starke Zweitürer bis Herbst auf sich warten ließ. Mit Einführung dieses formal längst nicht

Der heutige Marktwert

An dieser Stelle erfahren Sie, wie die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Veröffentlichung unseres Artikels gehandelt werden. Die Zahlen stammen von Classic Data und befinden sich auf dem neuesten Stand der dort durchgeführten Computer-Recherchen. Wenn Sie einen Gutachter suchen, der Ihr Fahrzeug nach dem Classic-Data-System bewertet, wenden Sie sich an: Classic Data GmbH, Behringhauser Str. 23, 4620 Castrop-Rauxel, Tel.: 023 05 / 290 11.

Die ermittelten Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, die in der Realität durchaus leicht abweichen können. Bei der Note 1 sind starke Streuungen nach oben möglich und zum Teil auch berechtigt. Der Pfeil in der Tabelle gibt den Preistrend des betreffenden Modells an: steigend, fallend oder gleichbleibend.

Modell		Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
Volvo 142 (M-P)	↗	DM 5700	DM 4100	DM 2800	DM 1300	DM 500
Volvo 142 (S-A)	↗	DM 5800	DM 4200	DM 2900	DM 1300	DM 500
Volvo 144 (M-P)	↗	DM 5900	DM 4200	DM 2900	DM 1300	DM 600
Volvo 144 (S-A)	↗	DM 6300	DM 4300	DM 3000	DM 1400	DM 600
Volvo 145 (P)	↗	DM 9400	DM 6800	DM 4600	DM 2000	DM 1000
Volvo 145 (S-A)	↗	DM 9700	DM 7000	DM 4600	DM 2000	DM 1000

Note 1: Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu (oder besser). Sehr selten!

Note 2: Guter Zustand. Original oder fachgerecht restauriert. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile (Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt).

Note 3: Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

Note 4: Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile können fehlen oder defekt sein. Aber: immer noch relativ leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).

Note 5: Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder komplett zerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

so ansprechenden Neulings sorgte Volvo gleich für kleinere Detailverbesserungen, die der ganzen Baureihe zugute kamen. Und die schon bald durch tiefergehende Maßnahmen ergänzt wurden. So führte man im Herbst 1968, also zum 69er-Modelljahrgang, das größere B20-Triebwerk ein. Dabei handelte es sich um einen aufgebohrten B18-Motor, der jetzt als B20 A 82 und als B20 B 100 PS mobilisierte. Auf die Endgeschwindigkeit des jeweiligen Modells hatten die neuen Vierzylinder kaum Einfluß, gaben sich aber deutlich durchzugskräftiger und elastischer. Außerdem verfügten die 1969er Modelle jetzt über eine Drehstromlichtmaschine; Modelle mit Overdrive erhielten wie alle Kombis eine 4,3:1 übersetzte Hinterachse.

Übrigens kamen die neuen Triebwerke nicht nur den Limousinen zugute, sondern auch dem fünftürigen Kombi, den Volvo seit Ende 1967 im Programm hatte. Als 145 und 145 S mit anderer Hinterachsübersetzung lieferbar, wirkte dieses üppig verglaste Auto ausgesprochen elegant und wurde seiner Doppelrolle als Nutzfahrzeug und geräumigem Personenwagen bestens gerecht. Wenig später rüstete Volvo alle Modelle mit Kopfstützen vorn und Sicherheitsgurten für die Rücksitze aus.

Erhebliche Änderungen wurden im Herbst 1970 zum Modelljahr 1971 fällig. Denn da verpaßte man allen 140ern einen um 20 mm längeren Radstand und, neben anderen Modifikationen, einen neuen, schwarzen Kühlergrill samt anderen Felgen. Allerdings profitierten nur die De-Luxe-Ausführungen (später DL genannt) von diesen

Beim Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet:

**2610 Fahrzeuge
der Volvo-140-Reihe**

Stichtag: 1. Juli 1991

Diese Zahl beinhaltet alle zugelassenen bzw. nicht länger als 1 Jahr stillgelegten Exemplare in der Bundesrepublik Deutschland.

Goodies, während bei der Basisversion der alte Standard gültig blieb.

Auch in Sachen Leistung tat sich was. Blieb der B20 A unverändert, so kam — von der Öffentlichkeit nahezu unbemerkt — im S nun der B20 D mit nur noch 90 PS zum Zuge. Die Korrektur hatte firmenpolitische Gründe, denn zum gleichen Zeitpunkt führte Volvo den GL — für Grand Luxe — ein. Diese heute besonders gesuchte Version — bei uns ausschließlich als 144 GL, auf anderen Märkten nur als 142 GL zu haben — offerierte nämlich den erst 120, dann 124 PS starken B20 E-Einspritzmotor, bei dem Dinge wie größere Einlaßkanäle

Technische Daten: Volvo 140

	B-18-Motor	B-20-Motor
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel von untenliegender Nockenwelle betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle	
Hubraum	1778 ccm	1986 ccm
Bohrung x Hub	84 x 80 mm	89 x 80 mm
PS bei U/min	75 bei 4700 100 bei 5600	Vergaser: Einspritzer: 82 bei 4700 115 bei 6000 90 bei 5300 120 bei 6000 95 bei 5300 124 bei 6000 100 bei 5500
Getriebe	Viergang; Viergang mit Overdrive; Automatik	
Karosserie	Selbsttragend	
Vorderachse	Einzelradaufhängung an doppelten Dreieckslenkern; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; Querstabilisator	
Hinterachse	Starrachse an doppelten Schubstreben geführt; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; Panhardstab	
Länge x Breite x Höhe	Limousine: 4640 x 1735 x 1455 mm (bis 1973); ab 1973: 4780 x 1710 x 1460 mm; Kombi: 4640 x 1735 x 1465 mm (bis 1973); ab 1973: 4780 x 1710 x 1470 mm	
Radstand	2600 mm; ab 1970: 2620 mm	
Gewicht	1180 bis 1210 kg	
Bauzeit	1966 bis 1968	1968 bis 1974
Stückzahl	Volvo 142: 412.986; Volvo 144: 523.808; Volvo 145: 268.317	



Die veränderte Karosserie des 1974er Modells entsprach schon der späteren 240er-Reihe.

le und -ventile, ein Verdichtungsverhältnis von 10,5:1, eine andere Nockenwelle und vor allem eine elektronische Benzineinspritzung von Bosch für das kräftige Leistungsplus sorgten. Der höheren Leistung waren die Bremsen angepaßt, dazu sicherten eine erlesene Innenausstattung mit lederbezogenen Sitzen, Stahlkurbeldach sowie eine Metalllackierung die nötige Exklusivität.

Nach so vielen Neuheiten fiel die Modellpflege im Herbst 1971 verhältnismäßig bescheiden aus: Die 140 von 1972 lassen sich deshalb an den versenkten äußeren Türgriffen und dem kurzen Schaltknüppel am besten erkennen. Außerdem führte Volvo den B20 F-Motor ein, eine Art abgespeckten B20 E, der zwar mit elektronischer Benzineinspritzung, aber geringer verdichtet (8,7:1) zu Werke ging und folglich nur 115

PS bereitstellte. Seine Vorzüge waren der gesunkene Schadstoffausstoß und die Möglichkeit, ihn mit Normalbenzin zu fahren. Der 144 S brachte es nun auf 95 PS.

Ein neues Armaturenbrett sowie Retuschen an der Front- wie Heckpartie hießen die wichtigsten sichtbaren Änderungen des 1973er-Modells, während der Rammschutz in den Türen den Insassen mehr Sicherheit bieten sollte. Außerdem hatte Volvo dem firmeneigenen Hobby gefrönt und dem 144 S wieder den 100 PS starken B20 B verpaßt.

Wer sein Auto aus ästhetischen Gesichtspunkten kaufte, dürfte nach dem Herbst 1973 mit den Produkten der schwedischen Firma so seine Probleme gehabt haben: Fette, stoßabsorbierende Stoßstangen mögen wie der nun über der Hinterachse platzierte Tank für mehr Sicherheit gesorgt haben — attraktiv aber waren die Autos keinesfalls.

Trotzdem gaben sie die künftige Marschrichtung an, denn als 1974 die 140-Baureihe auslief, präsentierte sich der neue 240, der vieles mit seinem Vorgänger gemeinsam hatte, wieder mit diesen wuchtigen Stoßfängern.

Alles in allem blieb der 140 also für Volvo-Verhältnisse nur kurz in Produktion — und tat sich im übrigen schwer, als Liebhaberauto akzeptiert zu werden. Das hat sich seit einiger Zeit geändert, sehr zur Freude der Fans dieses „Alten Schweden“.

Dieter Günther