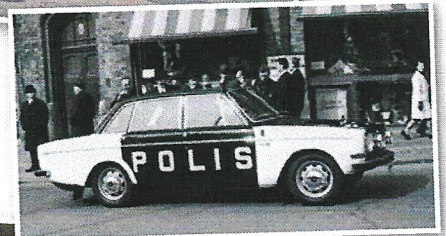




Med sina raka, USA-influerade linjer, moderna komfort och stora utrymmen blev Volvos 140-serie en storsäljare.



Taxi, polisbil eller familjetransportör – Volvo 140 syntes överallt under första halvan av 70-talet.

FOTO: VOLVO CARS

# Volvo 140-serien 50-ÅRIG KLASSIKER

Under första halvan av 70-talet var det Sveriges vanligaste bil. Ett halvsekel efter lanseringen har Volvo 140 äntligen fått den klassikerstatus den förtjänar. Kalle Sjö's fina 145:a är en av de allra första som tillverkades.

TEXT: STEFAN JOHANSSON FOTO: STEFAN NILSSON

**V**OLVOS VÄRDE VARAR, hette det i den gamla reklamen. När Volvo skulle följa upp succéerna med PV och Amazon byggde man en bil som inte gav upp i första talet.

Bilarna i Volvo 140-serien bara gick och gick. Och de fortsätter att gå.

”Lite för bra för sitt eget bästa”, säger experterna om denna svenska industriklenod. De som ägt eller äger en 142:a,

144:a eller 145:a ruskar på huvudet och säger att det nästan är omöjligt att köra slut på mekaniken.

I dag är 140-serien en svensk bilklassiker.

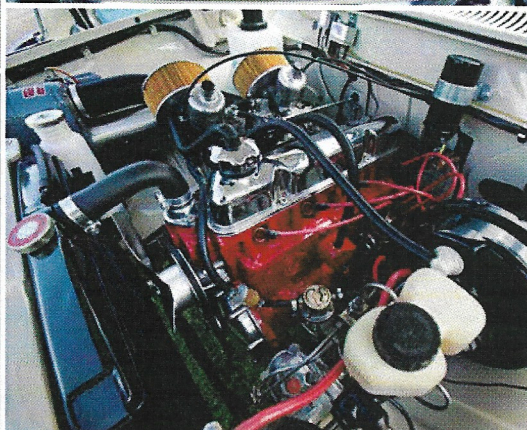
Men det tog tid. 140-modellerna har beskrivits som Volvobilarna som ”hamnade i kläm”, och har inte alls haft samma kultstatus som föregångarna Amazon, PV och Duett eller efterföljaren 240.

– Först på senare tid har de blivit accepterade som veteranbilar, säger Kalle Sjö, 43, som själv äger en riktig pärla i 140-serien.

**HANS 145:A HAR** chassinumret T28, vilket nästan är ett magiskt nummer i sammanhanget.

– Först gjordes 30 testbilar. Min är nummer 28. Den skickades till Bahco-verken och utrustades med deras





### 140-fakta

- Första bilen i 140-serien, en fyradörrars 144, årsmodell 1967, rullade ut från produktionslinjen på Torstrandaverken 19 augusti 1966. Snart följdes den av tvådörrars 142 och femdörrarskombin 145.
- 1966 utsågs den till Årets Bil.
- 140-serien designades av legendaren Jan Wilsgaard. Hans första Volvo-design var Volvo Amazon (1956). Den sista Volvo 960 (1990).
- Sammanlagt 1 251 371 bilar i Volvo 140-serien tillverkades. Av dem var 268 317 Volvo 145.

Kalle och Karin Sjöns 145:a är den 28:e som tillverkades och är i ett fantastiskt skick. Innerutrymmena är lika generösa och den bruna vinylklädseln (som kallades konstläder) lika hal som för 50 år sedan. Med dubbla förgasare levererar B18-motorn 100 hästkrafter.

kupévärmare och motorvärmare, säger Kalle som sitter i styrelsen för Volvo 140-klubben.

Han och klubben har varit med och sett till att den här kaxiga lillbrorsan i Volvofamiljen numera är en beundrad bilklassiker.

En sådan kostar, förstås. 1967 fick man betala mellan 14 000 och 15 000 kronor för en 140-modell. I dag får man räkna med att betala 50 000–70 000 för en 140-bil där karossen är frisk, och där motorn faktiskt fungerar.

– Det har gått iväg två, tre 145:or till Tyskland som såldes för mellan 150 000 och 170 000, berättar Kalle Sjö. Det finns ytterst få 145:or som är värda att köpa och lägga ner jobb på. De flesta är sönderrostade med en trasig inredning.

**FÖRSTA BILEN I 140-SERIEN**, en fyradörrars 144 av årsmodell 1967, var klar i augusti 1966. Volvo prisades i hela världen för den moderna designen i den kantiga karossen, för rymligheten och sitt sätt att tänka på säkerheten.

Här, säger i dag experterna, lades grunden till den moderna, och faktiskt nutida, Volvon.

144:an var först. Sedan kom tvådörrars 142 och femdörrarskombin 145.

Först hade bilarna samma B18-motor som Amazon, PV och Duett, sedan fick de den något större B20. Ville man kunde man från 1971 extrautrusta bilen i modellerna de Luxe och Grand Luxe. Riktig lyxversion i 140-serien var Volvo 164 med sexcylindrig motor.

1974 producerades rekordmånga 144 och 145. Kanske för att 145 börjat bli populär i USA, där den marknadsfördes som den bästa bilen för hemmafruar. I reklamfilmerna på 1970-talet, när så mycket var slit-och-släng, såldes den in som den pålitliga, ekonomiska bilen. ”Nio av tio registrerade Volvo 140 under elva år rullar fortfarande på vägarna”, fick amerikanerna veta.

Ändå lades produktionen ner i slutet av 1974. Då hade lite mer än 1,2 miljoner tillverkats, där styvt 250 000 bilar var 145:or.

140 ersattes av 240-serien som kom att bli en ännu större succé och tillverkades ända fram till 1993.

**”Först på senare tid har de blivit accepterade som veteranbilar.”**

Kalle Sjö köpte sin pärla under sommaren 2016.

Hans unika Volvo 145 är i perfekt skick. Lacken blänker och vinylklädseln, som kallades konstläder då på 60-talet, har inte en fläck eller reva.

**LÄNGE GICK DEN** som bruksbil men den var ändå i fint skick när Kalle hittade den, det fanns så gott som ingen rost. B18-motorn på 100 hästkrafter med dubbla förgasare var också okej.

– Jag fick i gång den efter lite handpåläggning, säger Kalle.

Sedan öppnar han vänster framdörr på sin nyvaxade ljusgula sextiotalsraritet. Det knarrar karakteristiskt i den bruna vinylen när han sätter sig.

– Det här är den äldsta 145:an som rullar på vägarna, säger Kalle när han lägger ena handen på ratten och vrider om nyckeln med den andra.

Kalle Sjö är också eventansvarig i Svenska Volvo 140-klubben, som värnar om 140-arvet och har 1400 medlemmar i dag.

– Volvo ... ja, du, säger Kalle och öppnar bakhjulet. Precis som jag är det många som växt upp med Volvobilar i familjen. Volvo är så Sverige, på något sätt. ●