

Vor 20 Jahren lief der letzte Volvo 240 vom Band

Vor 20 Jahren lief der letzte Volvo 240 vom Band. Rund 2,9 Millionen Fahrzeuge wurden während der 19-jährigen Bauzeit des meistverkauften Modells des schwedischen Herstellers produziert. Zunächst wegen seines kantigen Aussehens kritisiert, avancierte der Volvo 240 zum Vorreiter bei Sicherheit und Nachhaltigkeit. Das kastige Kultauto gewann sogar die Europäische Tourenwagen-Meisterschaft.

Der Volvo 240 wurde im August 1974 als Nachfolger und Weiterentwicklung der beliebten 140er-Reihe vorgestellt. Das Mittelklassemodell wartete mit zahlreichen innovativen Techniklösungen auf, insbesondere im Bereich Sicherheit. Optisch ähnelte das neue Modell stark dem Konzeptfahrzeug VESC, das Volvo zwei Jahre zuvor präsentiert hatte: die großen Stoßfänger verliehen dem Volvo 240 seinen charakteristischen, nach vorn stehenden „Unterkiefer“. Doch während die Sicherheitsvorteile unstrittig waren, stieß das Design auf wenig Gegenliebe. Es galt als langweilig und zu kantig.

Wie schon beim Volvo 140 wurden der Limousine, wahlweise mit zwei oder vier Türen, zwei weitere Varianten zur Seite gestellt: der Volvo 260 als die luxuriösere Version der Limousine mit Sechszylinder-Motor und der Kombi mit der Modellbezeichnung 245. Die Baureihe bot die zur damaligen Zeit höchsten Sicherheitsstandards in der Automobilindustrie. In einer Reihe von Crashtests stellte die US-Sicherheitsbehörde NHTSA fest, dass der Volvo 244 (viertürige Limousine) mit Abstand den besten Insassenschutz hatte. Die Ergebnisse dienten als Basis für die späteren US-Sicherheitsvorschriften, die festlegten, welche Standards in den USA verkaufte Autos erfüllen müssen.

Volvo arbeitete unterdessen intensiv an der Abgasreinigung mittels eines Oxidationskatalysators, der die drei schädlichen Substanzen Kohlenwasserstoff (HC), Kohlenmonoxid (CO) und Stickoxide (NOX) deutlich reduzieren sollte. Um die Abgasreinigung durch Steuerung des Kraftstoff-Luft-Gemisches weiter zu verbessern, setzte Volvo im Jahr 1976 als erster Automobilhersteller die Lambdasonde ein. Damit konnte der Katalysator mehr als 90 Prozent dieser schädlichen Emissionen eliminieren.

Ein Jahr später führte der Bundesstaat Kalifornien die strengsten Emissionsgrenzwerte der Welt ein. Die Volvo-Modelle mit Drei-Wege-Katalysator und Lambdasonde unterschritten diese deutlich. Die Stickoxidemissionen waren sogar so niedrig, dass die damalige US-Regierung um Präsident James Earl „Jimmy“ Carter Volvo für seine Pionierarbeit auszeichnete. In Deutschland bot Volvo ab dem Modelljahr 1986 als einer der ersten Hersteller serienmäßig einen Drei-Wege-Katalysator an.

Auch weitere neue Techniken hielten im 240 Einzug. Turboaufladung und Dieselmotoren zum Beispiel wurden früh präsentiert. Im Jahr 1979 wurde der Volvo 244 D6 als erster Diesel-Pkw von Volvo eingeführt. Der in Zusammenarbeit mit VW entwickelte Motor war zugleich der weltweit erste Sechszylinder-Diesel in einem Pkw.

Der Ruf, ein langweiliges Auto zu sein, verschwand endgültig, als der Volvo 245 zum weltweit schnellsten Kombi mutierte: Dank Turboaufladung und 113 kW / 154 PS konnte kein Konkurrent beim Beschleunigungswert von 8,9 Sekunden von null auf 100 km/h mithalten. Noch schneller war der Zweitürer Volvo 242 in den 1980er Jahren im Spürorteinsatz.. Der „Flying Brick“ (fliegender Ziegelstein) sorgte auf Europas Rennstrecken für Furore und holte zwei Meistertitel. So gewann das Fahrzeug mit den beiden Piloten Gianfranco Brancatelli und Thomas Lindström 1985 die Europäische Tourenwagen Meisterschaft. Ebenfalls 1985 fuhr Per Stureson am Steuer des Volvo 240 Turbo die Fahrerwertung der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft (DTM) ein.

1983, im zehnten Produktionsjahr, erlebte die Baureihe ihr Allzeithoch mit einem Absatz von 234.300 Einheiten – und dies trotz der neuen Konkurrenz durch den Volvo 760. Allein in Deutschland wurden 7130 Fahrzeuge neu zugelassen.

Zum Ende seines Lebenszyklus wurde der Volvo 240 ausschließlich als fünftüriger Kombi angeboten – und erlebte in Europa eine wahre Renaissance. Dies galt insbesondere für Italien, wo der Volvo 240 Polar das angesagteste Fahrzeug unter jungen Menschen war und Kultstatus erreichte. Der 240er wurde inzwischen von einer eigenen Gesellschaft im Unternehmen, der 240-bolaget, verantwortet. Am 5. Mai 1993 war jedoch Schluss: Nach 19 Jahren und über 2,86 Millionen verkauften Fahrzeugen, darunter 177 402 Volvo 260, endete die Produktion nahezu zeitgleich mit der Ära des Volvo Vorstandsvorsitzenden Pehr Gyllenhammar. Der Schwede war einer der größten Fans des Volvo 240 und fuhr verschiedene Modelle, darunter einige Exoten. Der allerletzte Volvo 240 war so einer: eine kürzere Version, die als Dankeschön für die Leistungen des gesamten Teams produziert wurde. In Kundenhand übergeben wurde der letzte Volvo 245 Rahmen einer kleinen Zeremonie von Pehr Gyllenhammar persönlich an seine schwedische Besitzerin. Im letzten vollständigen Verkaufsjahr

wurden allein in Deutschland immer noch 2860 Volvo 240 Kombi verkauft. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:



Volvo 240 GL Kombi (1990).



Volvo 245 Turbo (1982).



Volvo 244 DL (1975).



Volvo 242 im Tourenwagensport.



Der allerletzte Volvo 240 war eine kürzere Version, die als Dankeschön für die Leistungen der gesamten Produktionsmannschaft der Baureihe gefertigt wurde.