

Eerst als sportieve S-versie

Geheel volgens het al bij de ontwikkeling van de nieuwe 140-serie voorziene plan kreeg de in 1966 geïntroduceerde Volvo 144 al snel gezelschap van een tweedeurs versie. In juni 1967 presenteerde Volvo deze variant zonder achterportieren als 142S met de snellere B18B-motor uit de 1800S. Technisch was dit model identiek aan de 144S, alleen was hij 40 kilogram lichter en 700 kronen goedkoper dan de vierdeurs sedan. Die had zich inmiddels bewezen als een groot commercieel succes: toen de nieuwe variant in het najaar voor de export beschikbaar kwam, was de vraag naar de 140-serie zo groot dat de levertijd tot acht maanden kon oplopen!

Ook met standaardmotor

Eind 1967 werd de nieuwe 142 ook leverbaar met de standaard B18A-motor uit de 144. Tegelijkertijd werden beide modellen op een aantal punten verbeterd en kregen ze onder andere nieuwe ruitenwissers, een aangepast uitlaatsysteem en betere stoelkussens. Hoewel de 140-modellen met B18B-motor aanzienlijk duurder waren, gaf

zo'n veertig procent van de kopers de voorkeur aan deze sterkere krachtbron.

Completering van het aanbod

Nadat de 145 stationwagon in maart 1968 was uitgebracht, was het aanbod compleet en kon Volvo zich toeleggen op het verder verbeteren van de modellen. Voor modeljaar 1969 werd de B18-motor zodoende vervangen door de tweeliter-B20 die als B20A goed was voor 82 pk. In aanvulling daarop kwam er een B20B-krachtbron die dankzij zijn twee SU-carburateurs 107 pk leverde. Daarnaast kreeg ook het interieur een update: de kunstleren stoelbekleding werd vervangen door stof die minder glad en veel comfortabeler was.



De tweedeurs-142 vormde een perfecte aanvulling op de vierdeurs sedan 144.

CERTIFICAAT VAN ECHTHEID

Volvo 142

Dit certificaat van echtheid garandeert dat de door Editions Atlas gefabriceerde Volvo 142 een exacte kopie in de schaal 1:43 is van het oorspronkelijke model uit 1967.

8 506 327

© MMXIII Editions Atlas, Encyclopedie Iyer system. Not to be sold separately. Printed in EU. Photos © Volvo car Corporation CS 507 327



Volvo 142



EDITIONS
ATLAS
Collections

Veiligheid voorop

Bij de ontwikkeling van de 140-serie stond de veiligheid van meet af aan voorop. Alle modellen waren standaard uitgerust met een tweekrings remsysteem met schijfremmen voor en achter en destijds vernieuwende voorzieningen als een gedeelde stuurkolom, driepuntsveiligheidsgordels op de voorstoelen en kreukelzones in de voor- en achterzijde van de carrosserie. Toen in 1969 in de Verenigde Staten strenge nieuwe normen ten aanzien van de passieve veiligheid van kracht werden, waren op de 140-modellen geen verdere aanpassingen nodig. Desondanks maakte de Volvo-directie een bedrag van tweehonderd miljoen kronen vrij voor verder onderzoek naar nieuwe veiligheidssystemen.



Voor 1971 kreeg het front van de Volvo 142 een lichte facelift.

verlengd. Verder werd de radiator vergroot en werden de wielkasten verbreed om wielen van verschillend formaat te kunnen herbergen. Uiterlijk waren de nieuwe modellen herkenbaar aan een nieuwe grille met een matzwart middendeel.

Voor modeljaar 1973 maakte deze metalen grille plaats voor een geheel nieuw kunststof exemplaar en werden de richtingaanwijzers vervangen door grotere exemplaren die ver om de hoeken van de voorspatborden doorliepen. Ook het dashboard werd gemoderniseerd. De veiligheid werd vergroot door de introductie van een nieuw stuurwiel met een stootkussen in het midden en de toepassing van verstevigingsbalken in de portieren ter bescherming van de inzittenden in het geval van een zijwaartse aanrijding.



Hetzelfde sobere maar comfortabele interieur als dat van de vierdeurs 144.

Verdere verbeteringen

Voor modeljaar 1970 werd de veiligheidsuitrusting verder uitgebreid en kregen alle modellen standaard een binnenspiegel met antiverblindingsfunctie, hoofdsteunen op de voorstoelen en een drietal driepuntsveiligheidsgordels op de achterbank.

In 1971 werd vooral de techniek grondig onder handen genomen en werd de wielbasis met twee centimeter



De eerste 142's op de lopende band in 1967.

Een 142 op maat



Stijlvol en modern, de perfecte auto voor alle gelegenheden.

In 1971 verscheen er een nieuwe versie van de 142: de 142 GT. In feite ging het hierbij niet om een nieuw model, maar om een gewone 142 die door dealers geheel volgens de wensen van de klant met behulp van de zeer omvangrijke accessoirecatalogus kon worden opgetuigd. Vaak werden deze GT's uitgerust met lichtmetalen velgen, mistlampen en stickers die

hem een sportieve uitstraling moesten geven.

Aan het einde van zijn loopbaan kreeg de 140-serie nieuwe dikke veiligheidsbumpers en verzonken handgrepen in de portieren, terwijl de voorste tocht-raampjes verdwenen. Deze wijzigingen liepen vooruit op de introductie van zijn opvolger, de 240-serie die in 1974 op de markt werd gebracht.



In 1973 kreeg de 142 net als de andere modellen van de 140-serie een nieuw dashboard en een wat luxer interieur.

DE GT DIE ER NOOIT KWAM



In de jaren 1960 dacht Volvo al na over een opvolger van zijn succesvolle kleine coupé, de P1800. Het idee was met een wat grotere coupé te komen die zou kunnen concurreren met de in de Verenigde Staten zeer populaire Ford Mustang. Er werden diverse schetsen uitgewerkt en maquettes gebouwd, en in 1966 verscheen het studiemodel P172 op het ingekorte onderstel van de toekomstige 164. Het was een grote, maar elegante en sportief geïllustreerde coupé met vier royale zitplaatsen. Ook in de productie van een cabrioletversie van deze

comfortabele reiswagen was voorzien. De ontwikkeling van de fraaie GT was al in een vergevorderd stadium en de productiestart stond gepland voor 1969, toen bleek dat het zover helaas nooit zou komen: Volvo's Raad van Commissarissen keurde in 1967 de investeringsplannen af omdat men niet overtuigd was van het commerciële welslagen van het project.

Volvo 142 in detail



Het interieur was even ruim als dat van de 144.

De voorportieren waren vergroot om het instappen te vergemakkelijken.

Het front veranderde in de loop der jaren.

De veiligheidskooi onder het plaatwerk beschermt de inzittenden bij een ongeval.

Vanaf 1969 was de 142 verkrijgbaar met tweeliter B20-motor.

TECHNISCHE GEGEVENS

VOLVO 142 (1973)

Motor

Type	Viercilinder lijnmotor
Plaatsing	In lengterichting, voorin
Brandstof	Benzine
Cilinderinhoud	1986 cm ³
Boring x slag	88,9 x 80 mm
Compressie	9,3:1
Klepbediening	Kopkleppen met onderliggende nokkenas
Brandstofvoorziening	2 SU-carburateurs
Vermogen	110 pk (81 kW) bij 5500 t/min

Transmissie

Aandrijving	Op achterwielen
Versnellingsbak	Handgeschakelde vierversnellingsbak (drietraps automaat als optie)

Carrosserievarianten

Tweedeurs sedan	142
Vierdeurs sedan	144
Vijfdeurs stationwagon	145

Chassis

Stuurinrichting	Worm-en-rol
Voorwielophanging	Onafhankelijk, schroefveren
Achterwielophanging	Starre as, schroefveren
Remmen voor	Schijven
Remmen achter	Schijven
Banden voor	165 SR15
Banden achter	165 SR15

Afmetingen

Lengte	4780 mm
Breedte	1705 mm
Hoogte	1440 mm
Wielbasis	2620 mm
Spoorbreedte voor	1350 mm
Spoorbreedte achter	1350 mm
Gewicht	1185 kg
Inhoud brandstoftank	58 liter

Prestaties

Topsnelheid	163 km/h
Specifiek vermogen	55,4 pk/liter
0-100 km/h	12,7 sec.
Productieaantal	412.986