

Nieuwe designrichting

De nieuwe 144 sedan die Volvo in 1966 aan de wereld toonde als beoogde opvolger van de Amazon, kenmerkte zich door een moderne, strakke styling. Met zijn eigentijdse uiterlijk en zijn ruime interieur was hij een opvallende nieuwkomer op de Europese automarkt. Technisch was hij echter nog voor een belangrijk deel gebaseerd op de Amazon, waarvan hij de beproefde viercilinder-lijnmotoren, wielophanging en natuurlijk de bouwwijze met motor voorin en achterwielaandrijving had overgenomen. Zijn scherp gesneden lijnen konden op weinig waardering rekenen van de liefhebbers van de sierlijke welvingen van de Amazon, maar vielen niettemin bij een breed publiek in de smaak. Als karakteristiek voorbeeld van Scandinavisch design bepaalden ze tot ver in de jaren 1990 – toen de laatste 240's van de band liepen – de grondslag voor Volvo's identiteit.



Volvo 145 – een auto voor Noordse omstandigheden.

Comfort op sedanniveau

Een jaar na de 144 bracht Volvo een stationwagon uit als modelvariant voor kleine zelfstandigen en grote gezinnen. Omdat uitrusting en comfort bij deze 145 op een even hoog niveau stonden als bij de sedan, positioneerde Volvo de auto meer als ruime gezinswagen dan als een bestelvariant, wat de meeste stationwagens destijds waren. Voor de Duett-klanten die de 145 onvoldoende praktisch vonden voor professioneel gebruik, verscheen later een uitgekledede versie met een vanaf de achterportieren verhoogd dak, de 145 Express.

CERTIFICAAT VAN ECHTHEID

Volvo 145 USA

Dit certificaat van echtheid garandeert dat de door Editions Atlas gefabriceerde Volvo 145 USA een exacte kopie in de schaal 1:43 is van het oorspronkelijke model uit 1968.

© MMXVI Editions Atlas. Encyclopedic flyer system. Not to be sold separately. Printed in EU. Photos © Volvo Car Corporation. CS 507 164



Volvo 145 USA



EDITIONS
ATLAS
Collections

Een wereldauto

Sinds de PV444 en 544 had Volvo met elk nieuw model de export aantallen zien toenemen. Het Zweedse merk had zijn naam definitief gevestigd en zijn betrouwbare en degelijke auto's genoten een goede reputatie bij een welgestelde klantenkring in alle delen van de wereld. Voor de 140-serie besloot Volvo daarom zijn assemblagefabriek in het Canadese Halifax verder uit te breiden. Om zware importheffingen in de Verenigde Staten te ontlopen werden de auto's voor de Noord-Amerikaanse markt hier gebouwd met behulp van componenten die per schip vanuit Zweden werden aangevoerd. Behalve de fabrieken in Canada en Zweden zelf, werden ook de Volvo-fabrieken in België, Australië en Maleisië voor de productie van de 140-serie ingericht.

Verhoging van de productiecapaciteit

Met de komst van de 140-serie wilde Volvo de productiecapaciteit in Canada uitbreiden. Daarvoor werd de productie in 1967 verplaatst van



Met de 140-serie stelt Volvo een nieuwe standaard voor het design.

Halifax naar Clayton Park, eveneens in Nova Scotia. De nieuwe fabriek met een oppervlak van 2800 m² had een capaciteit van meer dan 8000 auto's per jaar, wat betekende dat er dagelijks 15 tot 36 nieuwe Volvo's van de band liepen. In 1974 werd de fabriek verder uitgebreid, waarbij de productiecapaciteit toenam tot 12.000 auto's per jaar. Meer dan drie decennia lang werd in Clayton Park het merendeel van de Volvo's voor de verschillende Amerikaanse markten gebouwd, maar in 1998 werd besloten de productie terug te halen naar Zweden en sloot de fabriek haar poorten.



Dankzij de vrij rechthoekig gevormde achterzijde had de 145 een grote laadopening.



De 145 stationwagon was ook verkrijgbaar in een 'Express'-variant met een verhoogd dak.

Specifieke normen



Vanaf 1973 waren de derde zijruiten niet langer gedeeld.

In de jaren 1970 waren de normen op het gebied van veiligheid en milieu in de Verenigde Staten aanzienlijk strenger dan in Europa. Europese autofabrikanten die hun modellen aan de overzijde van de Atlantische Oceaan wilden verkopen, moesten hun exportversies dus aan die strengere goedkeuringseisen aanpassen. Omdat Noord-Amerika voor Volvo de belangrijkste exportmarkt was, ontkwamen ook de 144 en 145 niet aan dit lot en werden ze onder andere voorzien van positielichten op de zijkanten en oranje in plaats van witte stadslichten op de voorkant. Aangezien Volvo in de Verenigde Staten meer nog dan in Europa werd gezien als een luxemerk, kregen beide modellen om marketing-technische redenen ook een rijkere standaarduitrusting.

Verandering op verandering

De Volvo 145 was aanvankelijk uitgerust met Volvo's B18-motor. In 1969 kwam er daarnaast een tweelitermotor beschikbaar, de B20. Daarbij werd ook de gedateerde gelijkstroomdynamo vervangen door een wisselstroomdynamo. Het achterste deel van de derde zijruiten

was tot 1970 uitzetbaar, daarna kreeg de laadruimte vaste, maar nog wel gedeelde zijramen. In 1971 maakte de verchromde grille plaats voor een exemplaar van zwarte kunststof met diagonale Volvo-sierlijst, maar al in 1973 volgde een nieuwe restyling waarbij het front nieuwe, grotere richtingaanwijzers kreeg en wederom een nieuwe grille. Ook het interieur werd gemoderniseerd. Helemaal aan het eind van zijn carrière kreeg de 145 nieuwe, dikke veiligheidsbumpers van rubber. In 1974 werd de 140-serie afgelost door de 240-serie, waarbij de 145 werd opgevolgd door de 245 die de carrosserie van zijn voorganger vanaf het schutbord vrijwel ongewijzigd overnam.

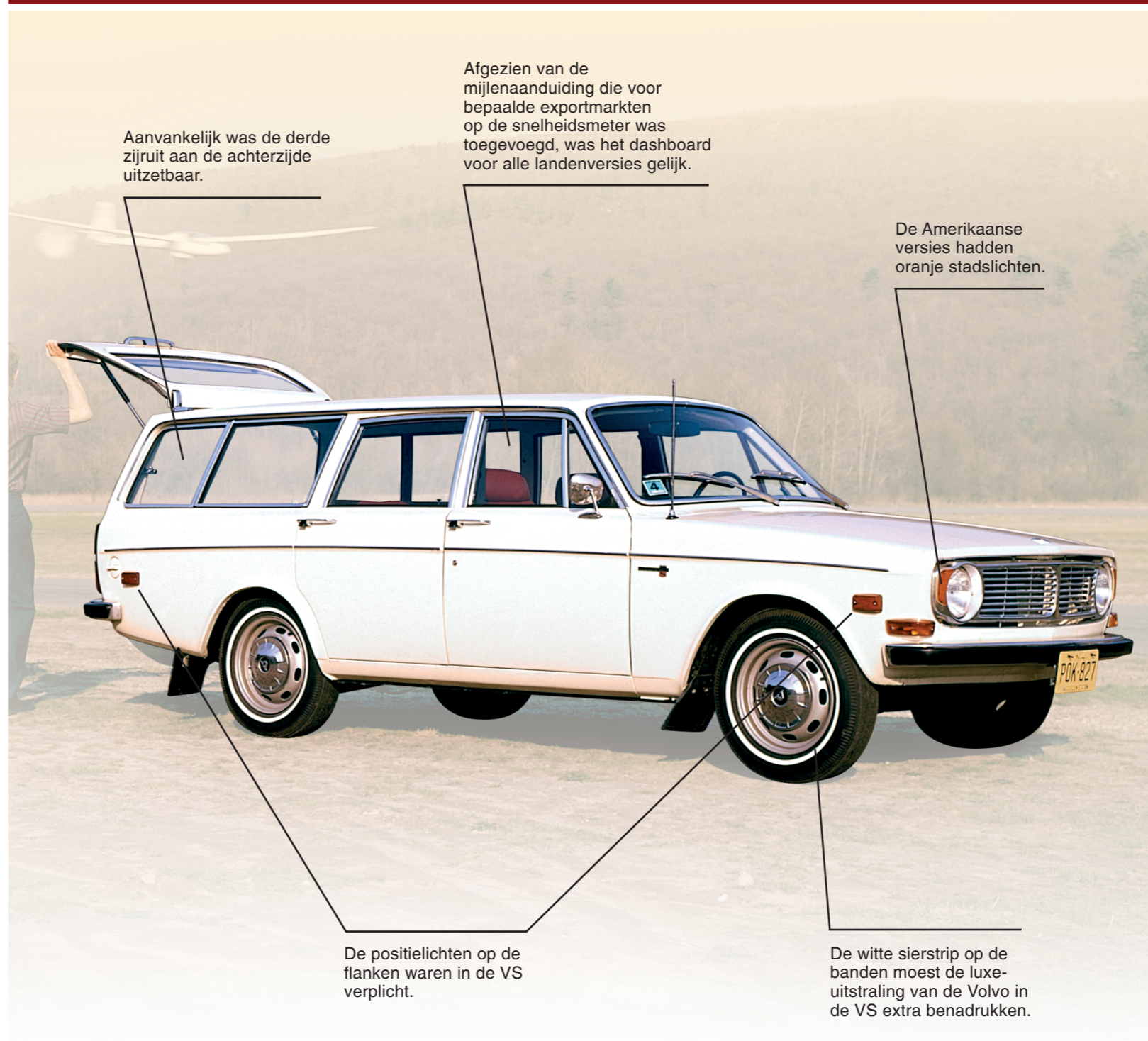


Een Amerikaanse Volvo 145 na de facelift van 1973, met een zwarte grille en grote clignoteurs/positielichten voor.



Aan het eind van zijn carrière kreeg de 145 dikke veiligheidsbumpers.

Volvo 145 USA in detail



Aanvankelijk was de derde zijruit aan de achterzijde uitzetbaar.

Afgezien van de mijlernaanduiding die voor bepaalde exportmarkten op de snelheidsmeter was toegevoegd, was het dashboard voor alle landenversies gelijk.

De Amerikaanse versies hadden oranje stadslichten.

De positielichten op de flanken waren in de VS verplicht.

De witte sierstrip op de banden moest de luxueuze uitstraling van de Volvo in de VS extra benadrukken.

TECHNISCHE GEGEVENS

VOLVO 145 USA

Motor

| | |
|----------------------|---------------------------------------|
| Type | Viercilinder lijnmotor |
| Plaatsing | In lengterichting, voorin |
| Brandstof | Benzine |
| Cilinderinhoud | 1782 cm ³ |
| Boring x slag | 84,2 x 80 mm |
| Compressie | 10,0:1 |
| Klepbediening | Kopkleppen met onderliggende nokkenas |
| Brandstofvoorziening | Carburateur |
| Vermogen | 104,4 pk (76,8 kW) bij 5600 t/min |

Transmissie

| | |
|-----------------|-------------------------------------|
| Aandrijving | Op achterwielen |
| Versnellingsbak | Handgeschakelde vierversnellingsbak |

Carrosserievarianten

| |
|------------------------------|
| Vijfdeurs stationwagon (145) |
| Vierdeurs sedan (144) |
| Tweedeurs sedan (142) |

Chassis

| | |
|---------------------|-----------------------------|
| Stuurinrichting | Worm-en-rol |
| Voorwielophanging | Onafhankelijk, schroefveren |
| Achterwielophanging | Starre as, schroefveren |
| Remmen voor | Schijven |
| Remmen achter | Schijven |
| Banden voor | 165 S 15 |
| Banden achter | 165 S 15 |

Afmetingen

| | |
|----------------------|----------|
| Lengte | 4640 mm |
| Breedte | 1727 mm |
| Hoogte | 1448 mm |
| Wielbasis | 2590 mm |
| Spoorbreedte voor | 1346 mm |
| Spoorbreedte achter | 1346 mm |
| Gewicht | 1170 kg |
| Inhoud brandstoftank | 58 liter |

Prestaties

| | |
|--------------------|---------------|
| Topsnelheid | 165 km/h |
| Specifiek vermogen | 58,6 pk/liter |
| 0-100 km/h | 10,1 sec. |

| | |
|-----------------|---------------------------------|
| Productieaantal | 268.317 (totaal van alle 145's) |
|-----------------|---------------------------------|