

# TEST BEG

# Volvo 240



Den här fronten finns på alla Volvo 240 från årsmodell 1975 till och med 78. 79 och 80 års modell har nya, fyrkantiga eller rektangulära strålkastare. I senare fallet med en smalare grill.

Inredningen, speciellt i de dyrare GL-modellerna, har skiftat. Finns med både läder, plysch och tyg. Läderklädseln kan ibland spricka i sömmarna, plysch är faktiskt ganska slitstarkt.



Det är viktigt att kontrollera hela bilen innan köp. Den här bilen hade fräscht motorrum, men ett bagagerum som visade på stort slitage. Kanske krockad och nyrenoverad fram?



Volvos 240-modeller från 75 till och med 77 saknar innerstänkskärmar, varför det ofta finns rostangrepp. Det börjar här, vid vindrutan.

## Här finns fynd - för den som vågar köpa privat!

□ □ Volvos 240-serie är Sveriges i särklass mest sålda bil. Därför kan heller ingen annan bil på svenska marknaden framkalla så mycket tyckande som denna Volvo-serie.

- Volvo är en präktig och säker bil, ett tryggt bilköp med lång livslängd, tycker många.

- Den rostar, har massor av fel, dålig väghållning och dåligt andrahandsvärde, menar andra.

Synpunkter saknas alltså inte. Mängden av Volvobilar här i Sverige påverkar en, vare sig man vill eller inte.

Men vad är sanning om Volvo 240 som begagnad bil? Är det en bil att satsa på?

Vår redovisning av Volvo 240 som begagnad bil har vi fått fram via intervjuer med bilvärderare på olika bilföretag, verkstadsfolk hos auktoriserade Volvo-verkstäder och opartiska testorganisationer. Separat visar vi också Svensk Bilprovningens syn på bilen.

### Pris och efterfrågan

De kanske viktigaste aspekterna på Volvo 240 som begagnad är priset och efterfrågan.

Den svenska beggilköparen väljer idag helst en småbil. Det är ett faktum som märks mer hos beggihandlaren än hos nybilsförsäljaren. Efterfrågan på stora begagnade bilar, typ Volvo 240, har sjunkit, vilket naturligtvis påverkar priset. Även om Volvos egna beggilsförsäljare försöker hålla uppe priset på 240, måste man säga att bilen är påfallande billig som beggild idag. Ett faktum som kanske märks mera vid privatköp och hos konkurrerande märkeshandlare.

Därför kan man faktiskt göra fynd bland begagnade Volvo 240. Den som har kontanta pengar och vågar handla privat kan komma över en begagnad 240 till ett mycket bra pris. Ofta kan säljaren ha fått bilen värderad långt under listpriset hos en bilförsäljare som inte vågar fylla på sitt billager med fler Volvo. I det läget har man chansen att göra en bra bilaffär.

Visst är det dyrare att åka en bil av Volvos storlek. Men räknas gärna lite längre och kanske du finner att merkostnaden för den begagnade Volvon inte blir så stor.

### 78:an - en bra årgång

Över huvud taget finns det många bilvärderare som tycker att Volvo 240 av årgång 78 och nyare blivit en riktigt bra bil. Många av 240-seriens barnsjukdomar försvann i och med 78:an. Volvo tycks då ha rättat till de flesta fel som bilen i början gjorde sig känd och ökad för.

Två av dessa fel gäller startmotorn och strålkastartorkarna. På årsmodellerna 75-77 hade man problem med det sk bendixdrevet på startmotorn som efter hand förstörde kuggarna på startkranen. Om det är fel på startmotorn hörs det genom ett klingande ljud i samma ögonblick som startmotorns drev står i startkranen. Reparationen kan bli dyrbar, i synnerhet på bilar med automatlåda.

Strålkastartorkarnas motor går ofta sönder på 240 av samma årsmodeller. Torkarna kärvar efter ett tag, motorn får arbeta för tungt och skär ihop. Från 78 års modell finns två, starkare drivmotorer och problemet är borta. Kolla vid ett köp att torkarna verkligen fungerar, för reparationen är dyrare än man tror.

### Titta på lacken

Volvo presenterade sin 240-serie som 1975 års modell. Den avlöste då 140-serien och även om de båda bilarna kan se tämligen lika ut för ett ovant öga, får ändå 240-serien betecknas som en helt ny bil.

Med vissa undantag har 240 en helt ny serie motorer och ny kraftöverföring. Ny framvagn med McPherson-fjäderben och styrning med kuggstång. Helt ny kaross med bland annat större deformationszon framtill.

240-serien fick till en början dåligt rykte beroende på lackproblem. De första årsmodellerna drabbades mest av en en

förlängd lackgaranti från Volvos sida gjorde att de flesta bilar blev åtgärdade. Men många Volvoägare minns ännu en förbittrad kamp emot Volvo när det gäller den här typen lackskador.

Lackskadorna gjorde sig tillkännan genom att det slog upp rostfläckar på karossen lite varstans. Det ser ut som skador från stenskott, men de kunde blomna upp på dörrar, tak och baklucka. Dvs på ställen där stenskott normalt inte finns.

Men när Volvo omkring 77-78 började lacka enligt den effektiva katodmetoden, fick grundfärgen bättre fäste och den här typen av lackproblem försvann successivt.

Andra rostställen på Volvo 240 är framskärmarnas övre infästning. Här rostar det friskt på långt körda och mindre väl skötta Volvo 240 av årsmodellerna 75-77. Årsmodell 78 kom med innerstänkskärmar som helt tycks ha tagit bort problemen.

### Sök bland lyxmodellerna!

Volvos insprutningssystem på 240-modellen är ett mekaniskt styrt system från Bosch. Den tidigare 140-serien använde sig av ett elektroniskt insprutningssystem.

240-seriens mekaniska system är pålitligt i sin funktion, och det är mer än vad man kunde säga om 140-seriens. Det finns således ingen anledning att frukta en Volvo 240 med bränsleinsprutning.

Det är väl kanske främst bland dessa, lite dyrare och lyxigare Volvo 240-bilarna, man kan göra sitt största fynd. Av någon anledning anses GL-modellerna med insprutning lite trögsälda. Men i praktiken är den här bilen rikligare utrustad - soltak, aluminiumfälgar och elegantare inredning - och dessutom försedd med en motor som drar mindre bensin per hk än en förgasarmotor. Så här kanske du kan göra ditt beggilsklipp om Volvo är den bil du vill ha.

### Stel bakaxel - problem!

Bakväxeln var också ett Volvo-problem på de första årsmodellerna. Felaktigt inställda avstånd mellan drev i bakväxeln gav alltmör tilltagande oljud. Lyssna således till skräpljud från bakvagnen.

Volvos stela bakaxel är också ett problem för verkstäderna. Speciellt de starkare modellerna skakar till i bakvagnen vid acceleration från stillastående eller vid kraftig acceleration på högsta växeln. Många kunder klagat, men inget kan göras. Bättre blir inte 240:ans kraftöverföring.

De främre bromsskivorna var också ett problem på äldre 240. Skivorna utsattes för ojämn kylning och blev skeva. Det märks lätt om man bromsar för-

siktigt. Är skivorna skeva slår ratten fram och tillbaka.

På nyare 240 har bromsskivorna gjorts om så att skevningsrisk inte förekommer.

Kallstartproblem är ett ganska genomgående fel på Volvos tidigare 240-modeller. Det berodde på tändkablar och en tändspole med för låg tändeffekt. Det finns utbytessatser som tyvärr bara får monteras av auktoriserade verkstäder.

### Tjuvstopp!

Också avgasreningen ställer till problem för Volvo 240. Tillverkaren vill ha en inställning av förgasare som ger lägsta tänkbara koloxidhalt. Inställd enligt fabriken rekommendationer bidrar det till att göra bilen svårstartad när den är varm.

Det här är ett problem som märks mest på automatväxlade bilar, som brukar tjuvstanna då och då.

Det hela är emellertid lätt åtgärdat för en verkstad genom att ställa om förgasaren så den ger 3,5 procent CO-halt istället för 2,5 som Volvo rekommenderar.

Gränsvärdet är 4,5 procent, så inställningen är fortfarande helt i enlighet med svenska emissionsbestämmelser.

Volvo har också kritiserats för hög bränsleförbrukning. Det gäller speciellt förgasarmodellerna av tidigare typ.

Men med rätt justerad förgasare, ett fräscht tändsystem och ett inte alltför häftigt körsätt bör de flesta bilar klara sig på en förbrukning runt 1,25 l/mil.

Bilar med bränsleinsprutning har visserligen högre effekt, men kan faktiskt köras billigare än så. Förutsatt att man inte utnyttjar mer effekten bör förbrukningen kunna hålla sig runt 1,1 l/mil.

Bränslesiffrorna är naturligtvis beroende på körsätt, men kan sägas vara giltiga vid körning i normal trafikrytm och vid blandad körning.

## Bilprovningen

- Svensk Bilprovning strör gärna lite extra rosor över Volvo. Den har vanligen färre fel än medelbilen vid den årliga kontrollbesiktningen. Dessutom har man funnit att Volvo är den bil som har högsta medellivslängden, drygt 18 år, men då gäller det förstas Volvo Amazon som ju blivit något av ungdomens innebil och renoveringsobjekt nummer ett.
- När det gäller 240-serien anmärker bilprovningen på glapp i framvagnens styrstag och missljud från främre hjulager. Koloxidhalten är ofta för hög, vilket väl kanske får tillskrivas problemen med tjuvstopp med varm motor. Det gör att många kanske ställer om förgasarna felaktigt.
- Årsmodell 76 har också fått anmärkningar mot skadade bromsslangar, men anmärkningsprocenten är relativt låg.
- Samtliga Volvo 240-modeller har klarat sig bättre än medelbilen. Mellan 58 och 65 procent av bilarna av 76 års modell har klarat sig helt utan anmärkningar. Medelvärdet är 49 procent.

## Beg-priser

- Volvos beggilspriser varierar kraftigt beroende på ort, märkeshandlare eller eventuellt privatköp. Volvos märkeshandlare försöker hålla priserna uppe, så ett privatköp kan vara lönande. Ett privat kontantköp av Volvo 240 kan bli en mycket bra affär.
- Det är nybilsägaren som får ta den stora ekonomiska smällen i värdeminskning för Volvo 240. Begagnatköparen klarar sig betydligt lindrigare.
- 1975 kostade Volvo 244 med nya motorn 33 200 kronor.
- 1976 steg priset för samma bil till 35 900 kronor.
- 1977 års 4-dörrars DL ökade till 39 600 kronor.
- 1978 års motsvarande DL hoppade upp till 45 700 kronor.
- 1979 blev priset i det närmaste oförändrat medan 1980 års modell prissattes till 48 000.
- Begagnatpriserna enligt branschens prislista ligger för motsvarande biltyp:
  - 1975 4 dörrars DL 18 000-20 000 kronor;
  - 1976 omkring 22 000 kronor;
  - 1977 mellan 25 000 och 29 000 kronor;
  - 1978 omkring 32 000 kronor;
  - 1979 cirka 36 000 kr.
- Ovanstående priser avser endast genomsnittligt körda och väl värdade bilar. GL-modeller med mycket extrautrustning är vanligen bara obetydligt dyrare. På många bilföretag kan det också löna sig att försöka pruta. Privatköp ligger oftast betydligt under de angivna priserna.
- OBS! Vid privatköp kontrollera bilen hos en opartisk biltestanstalt, typ KAK, MHF eller liknande.