

# VOLVO MED H

**Dags att titta närmare på turbo-modellerna från Hisingen i Göteborg. Volvo betecknas i vissa bilkretsar som tråkig och långsam. Men då har ni inte provkört turbomotorerna. Med överladdning presterar bilarna tider i god GTI-klass och är alltså ett vettigt köp för er som vill ha prestanda kombinerat med utrymmen och goda möjligheter till reservdelar och servicemöjligheter.**

Av Reinhold Sehlin

■ ■ ■ Ordet turbo har en nästan magisk klang i bilköpkretsar, som gärna förknippar överladdning med tävlingbilar och prestige.

Bland de svenska biltillverkarna var Saab först ut i slutet av 70-talet medan Volvo väntade ytterligare ett par år innan man erbjöd kunderna bensindrivna turbomotorer.

Volvo valde att till en början placera sin högprestandamotor i en modifierad 240 GLT. Responsen bland köparna blev övervägande positiv, även om en och annan reagerade mot motorns höga bränsleförbrukning.

Några direkta barnsjukdomar råkade inte den första generationen turbobilar ut för.

Visst drabbades flera volvomotorer ut för kokning i turboaggregatet med haveri som följd. Felet var dock inte lika vanligt som hos konkurrenten Saab. Enligt turboprofessor Bernt-Inge Steffansson i Kungälv beror det bland annat på motorrumstemperaturen, som i Volvos fall är lägre.

Trots det råkade som sagt flera bilar ut för turboras. Mycket beroende på att ägaren valt att skruva upp turbotrycket utan att modifiera resten av motorn.

## Undvik minor

■ Hur undvikar man då som begagnatköpare de värsta minorna? Ja, ett enkelt sätt är att ta en provtur och kolla turbotrycksmätaren. Rusar mätarnålen upp på det röda fältet är det en indikation på att något inte stämmer. Ägaren kan ha manipulerat justeringen av wastegaten så att den inte öppnar vid rätt tillfälle.

Öppna motorhuvens och kontrollera om plomberingen vid avlastningsventilens justerskriv sitter kvar. Det är nämligen

en mycket enkel operation att öka turbotrycket. I princip räcker det med ett par varv på justerskruven. Ett annat sätt är att montera en luftnippel på luftslangen till tryckdosan. Allt för att "lura" avlastningsventilen (wastegaten).

Före ett köp skall du demontera den grova luftslangen till turbons inlopp och kontrollera att inte turbinhulets vingar tar i turbohusets väggar när du rör hjulet fram och tillbaka. Turbinaxeln ska visserligen ha ett visst radiellt spel när det inte finns något oljetryck (flytande glidlager) men inte för stort som sagt. Kolla samtidigt att axeln inte glappar axiellt.

Har bilägaren monterat intercooler samtidigt som han har trimmat så kan du vara lite (lite) lugnare.

— En moderat turbotryckshöjningen till 0,8 kg kan tillåtas om du samtidigt monterar laddluftskylning. Du måste ha laddluftskylning då motorn annars spikar sönder, säger Steffansson.

## Oljan viktig

■ Kvaliten på motoroljan är en annan viktig faktor. Välj alltid helsyntetolja med goda egenskaper. Det kan bli fruktansvärt varmt i en turbo vid hårdkörning och det ställer stora krav på smörjningen. Den första generationen turbos saknade dessutom vattenkylning. Det kom först med 700-serien i mitten av 80-talet.

Måste du byta turboaggregat kan det bli en dyr affär. Reservdelspriserna är höga, även på utbytesdetaljer. Enligt en färsk prislista kostar en utbytesturbo, som från början är vattenkyld, 5.700 kr, inklusive moms. Saknar du vattenkylning blir priset 5.700 kr plus 3.775 kr för kylsystemet! Enligt Volvo måste du montera



vattenkylning då det bara säljs den typen av turboaggregat idag.

Undvik att själv skruva i en turbo om du saknar erfarenhet. Risken att göra fel är stor med katastrof som ett brev på posten. Lämna i stället in aggregatet. Finns flera turbo-teknikfirmor i Sverige. Se gula sidorna i telefonkatalogen.

Till skillnad mot Saab har Volvo valt att montera turbo i kombibilar och bilar i mellanklassen. Det finns med andra ord en hel del att välja på.

Vad säger då Bilprovningen om Volvos turbobilar? Inte mycket. Statistiken särbehandlar inte bilarna då det rör sig om relativt få exemplar.

## Tolfte omgång

■ Vi vill i sammanhanget påminna om att köpguiden (efterträder prisguiden) nu är inne på sin tolfte omgång (BS 9-91 Saab 900 Turbo, BS 10-91 Golf GTI, BS 11-91 Corvette, BS 12-91 Peugeot 205 GTI, BS



13-91 Porsche, BS 14,15-91 Camaro, BS 17-91 BMW 3-serien, BS 18-91 Opel GS/GTE, BS 19-91 Pontiac Firebird, BS 20-91 Mercedes 190, 200, 300, BS 21-91 Ford Mustang).

Du som mot förmodan har missat något nummer kan beställa tidningarna via telefon

0455-353 28 (353 00 väx).

Vill du skriva är adressen: Bilsport, Box 529, 371 23 Karlskrona. Märk kuvertet "Köpguiden".

Du som vill importera din bil själv har en del att hämta i Bilsport nr 12 och 13 1990. Två specialnummer som belyser ämnet mer ingående. Import-

# HÖGTRYCK

200-TURBO  
700-TURBO  
400-TURBO  
900-TURBO



Volvo väntade med den svenska introduktionen av herrgårdsvagnen till 1984.

Först ut av Volvos turbobilar var 240. Bilen var en modifierad GLT.

Sorgebarnet 480 Turbo. En modell med många barnsjukdomar, bland annat motorproblem och elfel. Synd.



tidningarna kan beställas genom förlaget och kostar totalt 45 kr.

Köpguiden tar upp samtliga bensindrivna turbomodeller fram till i dag. Som vanligt gäller priserna originalbilar i bättre bruksskick. Lycka till med köpet!

## VOLVO 200 TURBO

1981

Modeller: Volvo 244 Turbo.

Motor och växellåda: Volvo B21ET, vilket betyder en rak, turbomatad, fyrcylindrig ma-

skin på 2.127 cc och 155 hk vid 5.500 rpm (jämför gärna med Volvo GLT med 4-cyl motor på 136 hk).

Motorblocket i B21ET är av gjutjärn medan toppen är tillverkad av lättmetall.

Jämfört med B21E-motorn i GLT skiljer sig turbomotorn på bland annat kolvarna (kon-

kava kolvtoppar för lägre kompression, 7,5:1 i stället för 9,3:1 på E-motorn), kolvdiametern är dessutom något mindre (0,01 mm) vilket ger ett ökat kolvspel. Viktigt vid de höga temperaturer som uppstår i en turbomotor.

Även kamaxeln är utbytt mot en häftigare variant. Utloppsventilerna är ihålliga och natriumkylda och har specialbeläggning på anläggningsytorna för att tåla de stora temperaturskillnader som uppstår.

Även bränsleinsprutningen är modifierad jämfört med den vanliga ET-motorn. Det är bränslepumpen som får högre kapacitet (150 liter/timme mot 110 liter/timme för GLT).

Volvos turbobilar är för övrigt knappast kända för sin låga bränsleförbrukning. Med tung högerfot går det lätt att komma upp i en förbrukning på 2 liter milen. Det här gäller samtliga årsmodeller av 200-serien.

Turboaggregatet kommer från amerikanska Garrett och är utrustat med wastegate. Max varvtal på turbinen: 120.000 rpm. Laddtryck cirka 0,65 kPa (kilopaskall). Volvos kontrollvärde är 0,60–0,70 kPa och mäts vid 3.500 rpm. Ligger det högre eller lägre justerar man det så det ligger mellan 0,64–0,70 kPa.

Notera att kontrollvärdet inte överensstämmer med justerärdet.

Motoroljan kyls med speciell oljekylare.

Motorn är kopplad till en manuell, engelsktillverkad, fyrväxlad M46 växellåda, med elektrisk överväxel via en liten knapp på växelspaksknoppen. Lådan är nällagrad i stället för som i standardlådan glidlagrad. Även kopplingen är förstärkt.

**Urustning:** Volvo väljer att placera sin turbomotor i en 244 i modifierad GLT-utförande. Det innebär att den, som standard, har en hel del av de utrustningsalternativ som finns tillgängligt i GLT-programmet.

Dessutom får modellen flera egna utrustningsdetaljer som inte återfinns på någon annan bil i Volvos modellsortiment. Exempelvis Pirelli P6 lågprofildäck (195/60 HR 15) med femkrad lättmetallfälg.

Inredningen är unik för bilen med silverfärgad, ribbad plyschklädsel, svarta dörrpaneler och svart innertak. Sollucka är standard.

När det gäller utsidan väl-

jer Volvo att understryka den sportiga framtongen genom att bland annat förse fronten med svart grill med eget rutemönster och speciellt turboemblem.

Kromlisterna runt fönstren och strålkastarna lackeras i svart, plus att bakstamen mellan bakljusen får ett svart fält och att karosidorna får svart dekor på tröskellådorna och under sidolisterna. Turbo-modellen utrustas dessutom med 264-ans stora bakljus.

Invändigt får modellen förbättrade stolar med effektivare sidostöd. Instrumentpanelen kompletteras givetvis med en laddtrycksmätare.

**Bra att veta:** Turbomodellen introducerades hösten 1980 som 1981 års modell och kom samtidigt med en generationsväxling av 240, där stötfångarna, instrumentpanelen såväl som fronten var nya jämfört med 1980 års modell.

Bilsport beskrev Volvos turboplaner redan i augusti 1977 när tidningen då avslöjade föregångaren, en vagn som byggdes och testades i USA under namnet Roadsport. Bilen var utrustad med överladdad B21-motor på 176 hästar.

Varför presenterade då Volvo över huvud taget en turbomodell? Ja, där kan vi endast spekulera. En viktig faktor var självfallet värste konkurrenten Saabs beslut att 1979 utrusta sina motorer med turbo (se Bilsports köpguide i nr 9-91).

Volvo var ingalunda någon nybörjare på överladdade motorer. Man var faktiskt först med att utnyttja turbo i vägfordon. Redan 1954 kom bilföretagets första överladdade dieselmotor för lastbilar. Att det sedan dröjde 26 år innan samma sak kom i vanliga bensindrivna personbilar är en annan sak.

Den nya turbomotorn testades ordentligt innan den presenterades för en större allmänhet. Enligt obekräftade uppgifter utrustades ett antal polisbilar i slutet av 70-talet med turbo för att se om prylarna höll vid stora påfrestningar (vi skriver "obekräftad" då vi inte lyckats få tag i någon ansvarig på Volvo som känner till proven).

Däremot säger ansvariga inom polisen till Bilsport att erfarenheterna överlag var goda av den nya motorn men att kopplingslamellerna hade en tendens att börja slira efter ett

Vänd

tag, plus att knutkorsen fick mycket stryk. Nu får man sätta de här uppgifterna i sitt rätta sammanhang. Polisens bilar var rullande "försöksbänkar" där man testade olika lösningar i drivlinan.

Helt klart är det dock att Volvo förvaltade alla erfarenheter väl. Volvo 244 Turbo fick ett positivt bemötande.

Många, inte minst från motorpressen, uppskattade den ökade effekten. Tiden upp till 100 km/h var fina 9 sekunder (toppfart 190 km/h). En bra siffra med tanke på bilens höga vikt. Volvo GLT presterade samtidigt 10 sekunder med sin raka fyra och klarade 180 km/h. GLT kunde visserligen utrustas med V6-motor och kom då närmare turbotiderna, men det tar vi en annan gång.

Chassit var inte speciellt uppstyvat på turbon utan modellen delade fjädring med GLT. En bil som redan hade kraftigare fjädring och krängningshämmare jämfört med basbilen av 200-serien.

Prismässigt låg turbon något högre än GLT-n med ett nybilspris på cirka 76.900 kr (med styrservo), cirka 15.000 kr mer än för GLT.

Vad bör man då tänka på när man köper bil? Ja, kontrollera för det första turboaggregatet så att plomberingen på justerskruven vid wastegaten sitter kvar och att ingen har manipulerat med luftslangen till wastegaten.

Turbo-motorer är känsliga saker. Börjar man mixra med turbotrycket utan att ha kunskap om följdverkningarna är risken för motorras överhängande.

Kontrollera även växellådan (se även årsmodell 1982), samt mellanaxelns knutkors. De sista förbrukningsvara precis som bromsbackarna.

**Priser:** För originalbil i bättre bruksskick som har gått cirka 15.000 mil och som klarar en besiktning utan anmärkning cirka 18.000 kr. Antal sålda Volvo 240 Turbo i Sverige: 1.321.

## 1982

**Modeller:** Volvo 244 Turbo.

**Motor och växellåda:** Inte mycket händer. Volvo väljer att ligga lågt med 240-modellen då man det här året samtidigt presenterar helt nya 760 GLE (utan turbo).

Utväxlingen ändras på ettans växel.

**Utrustning:** En variant utan soltak börjar säljas.

**Bra att veta:** Viss kritik hörs mot växellådan med elektrisk tryckknappsmanövrerad överväxel. Lådan börjar nämligen "slira" på femte växeln på ett antal bilar.

Det finns flera olika åsik-

ter om vad det här beror på. Vissa hävdar att det mest handlar om "skräp bakom ratten" då gasglada förare envisades med att lägga i överväxeln utan att använda kopplingen eller ta bort foten från gaspedalen. Allt för att vinna några hundradelar.

Andra källor på Volvo erkänner att M46-lådan inte var världens bästa konstruktion. Växlingsmekanismen för överväxeln är komplicerad med en känslig elektrisk-hydraulisk lösning. Ett system som ibland gav konstiga växlingar eller i värsta fall vägrade utföra förarens kommandon.

**Priser:** För originalbil i bättre bruksskick som har gått cirka 14.000 mil och som klarar en besiktning utan anmärkning cirka 19.000 kr. Antal sålda Volvo 240 Turbo i Sverige: 914.

## 1983

**Modeller:** Volvo 240 Turbo. Nu hände något med modellbeteckningen. Volvo beslutar att skippa de gamla beteckningarna 242, 244 och 245. Från och med nu heter bilen endast 240. För många blir det svårt att vänja sig av med de tidigare beteckningarna och de flesta återförsäljarna ger upp och fortsätter med 244, 242 och 245.

**Motor och växellåda:** Volvo fortsätter på den konservativa vägen och vägrar göra några förändringar.

**Utrustning:** Tillbehörslistan blir något längre med centrallås och differentialbroms som några exempel (AC och servo finns sedan tidigare för den som vill ha). Ny plyschklädsel (trikåplysch) presenteras. Den ribbade plyschklädseln blir nu extra tillval.

**Bra att veta:** Att ändra turbotrycket är mycket enkelt på Volvo 240. Det enda du i princip behöver göra är att ändra justeringen av wastegaten så att den inte öppnar när den ska. Var mycket uppmärksam på detta vid köp.

Ett annat problem är koksning i turboaggregatet, det vill säga att oljan blir så varm att den bränns fast och lämnar koksliknande avlagringar i oljekanalerna med stor risk för blockerat oljeflöde.

Både Saab och Volvo brottades med problemet på de första årsmodellerna. Reklamationerna var många.

**Priser:** För originalbil i bättre bruksskick som har gått cirka 13.000 mil och som klarar en besiktning utan anmärkning cirka 20.000 kr. Antal sålda Volvo 240 Turbo i Sverige: 1.494.

## 1984

**Modeller:** Volvo Turbo 240



samt den stora nyheten Volvo 245 Turbo.

Herrgårdsvagnen presenterades redan under hösten 1983 och var en liten sensation med fartresurser som en sportvagn, men med större möjligheter att svälja last och storfamiljer. Volvo 245 Turbo hade vid det här laget redan sålts i flera år på vissa expotmarknader innan den introducerades i Sverige.

**Motor och växelåda:** Volvo 245 Turbo har exakt samma B21ET-motor som 240.

Intet nytt när det gäller växellådorna vilket var synd med tanke på den tidigare kritiken. Volvo bytte för övrigt till en M47-låda, med riktig femma, utan elmanövrering, på resten av modellprogrammet. Tyvärr klarade inte den lådan samma höga moment som föregångaren vilket betydde att turbon fick fortsätta med M46-lådan.

**Utrustning:** Volvo får ett ryck och utrustar bilarna med nya sido- och droppolster samt ny front med förhöjd motorhuv från Volvo 264 och svart specialgrill med unikt ruttmönster. Bilarna får även ett speci-

ellt positionsljus på framskärmarna alldeles framför dörarna (lag). Herrgårdsvagnen utrustas inte med soltak.

Av någon outgrundlig anledning utrustas samtliga modeller, utom turbon, med aluminiserat avgassystem.

**Bra att veta:** Sista året för Volvo 240 Turbo.

Herrgårdsvagnen är eftertraktad på andrahandsmarknaden tack vare god prestanda (0-100 km/h på 9 sekunder och 200 km/h i toppfart) och god lastförmåga. I USA såldes Volvo 245 Turbo även med intercooler!

Se upp om bilen vid köpet är utrustad med M47-låda. Det kan betyda problem med tanke på vad vi tidigare sa om hållbarheten om den kombineras med turbon. Byte förekommer faktiskt.

**Priser:** För originalbil i bättre bruksskick som har gått cirka 12.000 mil och klarar en besiktning utan anmärkning cirka 23.000 kr. För herrgårdsvagnen 245 med samma miltal cirka 33.000 kr. Antal sålda Volvo 240 Turbo i Sverige: 754.



Volvo Turbo 244 kunde flytta på sig när pedalen pressades i botten. Prestandatiderna visade godkända 9 sekunder.

## 1985

**Modeller:** Volvo 245 Turbo är nu ensam kvar.

**Motor och växellåda:** Intet nytt vad gäller motorer och växellåda. Motorn kompletteras med varvtalsbegränsare som slår till vid 6.200 rpm.

**Utrustning:** Ytterst små förändringar som synes. Asbetsfria bromsbelägg införs på alla bilar som säljs i Norden. Rattlåset förbättras för att motstå bil-tjuvar. Värmesitsarna i stolarna förbättras och får höjd temperatur.

**Bra att veta:** När 700-serien med turbo presenterades 1983 som 1984 års modell introducerade samtidigt Volvo vattenkylning av turboaggregatet. Det betydde samtidigt förbättringar för ägare av 240 Turbo. Vid turbo-haveri sålde nämligen Volvo endast vattenkylda aggregat oavsett årsmodell och serie. Mot den bakgrunden ska du inte bli förvånad om du hittar vattenkylning på en Volvo 240 av tidig årsmodell.

**Priser:** För originalbil i bättre bruksskick som har gått 11.000 mil cirka 45.000 kr. Antal sålda Volvo 245 Turbo i Sverige: 663.

## VOLVO 700 TURBO

### 1984

**Modeller:** Volvo 760 Turbo.

**Motor och växellåda:** Motor heter B23ET och är alltså en större version av den som sitter

# KÖPGUIDEN

Volvo 240 Turbo modifieras något med tiden och får bland annat en ändrad front.



Volvo 740 Turbo är en lite enklare variant med annan klädsel och utseende jämfört med storebror 760. Bilen har bland annat svart grill och annan typ av fälgar.

i gamla 200-serien. Volymen hade ökat till 2.316 cc. Motoreffekten är nu 173 hästar vid 5.700 rpm. Kompression 9,0:1. Turbotryck: kontrollvärde 0,45—0,53 kPa, justervärde 0,50 kPa (se även 200-serien).

Turbon kompletteras med intercooler och vattenkyllning. B23ET är självfallet bränsleinsprutad (Motronic). Fortfarande är bränsleförbrukningen hög med siffor mellan 1 och 1,5 liter milen, minst!

När det gäller växellådor fanns det till en början enbart fyrväxlad manuell M46-låda med elektrisk överväxel. Alltså samma typ av låda som i gamla 200-serien.

**Utrustning:** Man kunde köpa 760 Turbo med eller utan soltak. I övrigt var det inte mycket som skilde den från 760 GLE. Båda modellerna hade till

exempel tiokrade lättmetallfälgar. På utsidan var det i stort sett endast emblemen som skilde bilarna åt.

Invändigt kompletterades instrumentpanelen med en turbotryckmätare på 760 Turbo.

**Bra att veta:** Volvo 760 Turbo presenteras redan under hösten 1983 som 1984 års modell.

Låt oss ta lite historik på 700-serien:

Volvos 700-serien presenterades den 2 februari 1982 och innebar ett helt nytt biltänkande för den svenska bilfabrikanten. Volvo hade plötsligt blivit modern...

Det var dock en del volvo-köpare som vid första anblicken av bilen blev något konfunderade av den kantiga karossen. Men de flesta var odelat positiva och välkomnade nyheten.

"Allt" på 700-serien var bättre jämfört med föregångaren. Bilen hade säkrare väghållning, större innerutrymmen och förbättrat krockskydd och rostskydd.

Första modellen i nya 700-serien var 760 GLE med samma 2,8-liters V6-motor som i 264 och 265. Effekt: 156 hk. Senare kom även en rak turboladdad dieselsexa på 110 hk.

Volvo 760 Turbo utvecklade 173 hästar och det räckte ganska långt. 0—100 km/h tog endast 8,5 sekunder. Jämför gärna med gamla 200-seriens 9 sekunder blankt. Topparten för 760 Turbo var 205 km/h.

För att klara turbons väghållning försåg Volvo modellen med styvare chassi, med bland annat kraftigare stötdämpare och effektivare krängningshämmare.

Växellådan var av samma

typ som i gamla 200-serien. Något att tänka på om bilen plötsligt börjar slira på överväxeln (läs även om 200-serien).

Observera: risken för kokning av oljan finns fortfarande kvar, trots vattenkyllning av turboaggregatet. Kör man hårt och stannar för att till exempel tanka så stiger temperaturen i turbon kraftigt då vatten-cirkulationen samtidigt stannar när man slår av motorn.

Ha detta i minnet och låt bilen gärna gå på tomgång ett par minuter efter hårdkörning.

**Priser:** För originalbil i bättre bruksskick som har gått 10.000 mil cirka 50.000 kr. Antal sålda bensinturbobilar i Sverige: 1.701.

## 1985

**Modeller:** Volvo 760 Turbo får sällskap av Volvo 740 Turbo.

**Motor och växellåda:** Ny motor med lägre friktion! Får namnet B230ET.

För att få ned bränsleförbrukningen är det viktigt att en motor arbetar med så små kraftförluster som möjligt, den nya motorn hade 15 procent lägre friktion än föregångaren. Motorn hade nytt block i gjutjärn och topplock av aluminium.

Kolvorna var kortare och lättare och vevstakarna lägre och smärkrare. Genom kolvornas minskade vikt blev också belastningen på lagren lägre.

Vevaxeln var helt nykonstruerad med fler motviktär tidigare (8 st i stället för 4) vilket gav bättre balans och lugnare gång, inte minst på tomgång. B230ET-motorerna hade

självfallet brytarlöst tändsystem.

Motoreffekten hade ökat och låg nu på 182 hk. Turbon jobbade fortfarande tillsammans med intercooler och vattenkyllning.

Antalet växellådsalternativ var också fler. Volvo 760 levererades endast med fyrstegs ZF-automatlåda med lockup, medan lillebror fick den manuella M46-lådan med överväxel.

**Urustning:** I grunden var Volvo 760 och 740 samma bil. Graden på lyx skilde dock mellan modellerna, inredningen var enklare på 740.

Där Volvo 760 hade äkta tiokrade aluminiumfälgar körde 740 med silvermålade tiokrade fälgar som standard och så vidare.

Volvo 760 Turbo av 85 års modell fick en del nyheter i övrigt. Stolarna hade nu till exempel bättre sidostöd och de yttre backspeglarna var nu elektriskt uppvärmda.

Stolarna var dessutom sänkta bak (8 mm) för ökad komfort och eluppvärmningen i stolsitsen var effektivare.

Två nya tillbehör kom det här året: ETC och ABS.

ETC står för Electric Traction Control, ett system som Volvo redan hade presenterat 1982. ETC var ett elektroniskt halkvarningssystem som stegvis ströp bränsletillförseln så snart bakhjulen roterade snabbare än framhjulena.

Systemet minskade riskerna för att bakhjulen skulle tappa fäste vid gaspådrag på halt underlag och var lämpliga för accelerationssnabba bilar som turbon. ETC kunde kopplas bort manuellt och kunde

Vänd



Först ut i 700-serien var den lyxiga 760 Turbo. I princip en 760 GLE med överladdad motor. Inte mycket skilde bilarna åt, utom möjligen priset.

# KÖPGUIDEN

även kombineras med den andra nyheten på tillbehörsfronten — ABS (låsningfria bromsar).

ETC och ABS levererades endast med manuell växellåda.

**Bra att veta:** Prestandamässigt skiljer det inte mellan bilarna. Volvo 740 gör 8,5 sekunder till 100 km/h, precis som Volvo 760 med automatlåda (fabriksuppgifter som förvånar en smula med tanke på att automatlådor alltid ger längre tider. Red sätter ett frågetecken här). Toppfarten är dock något lägre på 760 (200 km/h mot 205 km/h).

Skivbromsarna förbättras på turbomodellerna. De bakre bromsoken får större kolv-diameter.

Hjulupphängningarna modifieras fram för minskat väg-ljud.

Servostyrningen får en ny, lättare oljepump.

**Priser:** För originalbil i bättre bruksskick som har gått 8.000 mil cirka 60.000 kr för 760 Turbo och cirka 55.000 för 740 Turbo. Antal sålda bensinturbobilar i Sverige: 1.366.

## 1986

**Modeller:** Volvo 740 Turbo och Volvo 740 Turbo Herrgårdsvagn.

**Motor och växellåda:** B230ET är kvar med samma effekt som föregående år.

Automatlåda kommer som option på 740.

**Utrustning:** Som du märker renodlar Volvo modellprogrammet och kvar är nu endast 740 Turbo, som får ett eget utseende med femkrade fälgar, svart storturmonster i grillen och dubbla förkromade slutrör på avgassystemet.

Dessutom levereras vagnarna med förbättrade stolar med effektivare sidostöd och klädsel i rutmönstrad plysch och läder i svart eller beige och med plyschinlägg i dörrarna.

Precis som tidigare finns ETC och ABS som tillbehör.

**Bra att veta:** I februari 1985 premiärvisas nya kombimodellen av 700-serien på en bilutställning i Chicago, USA.

Volvo inför 8-årig rostskyddsgaranti på samtliga modeller.

Nya herrgårdsvagnen var/är en liten raket. 0—100 km/h på 8,5 sekunder. Modellen är mycket populär bland andra-handköpare.

**Priser:** För originalbilar i bättre bruksskick som har gått 7.000 mil cirka 65.000 kr för Volvo 740 Turbo och cirka 70.000 kr för Volvo 740 Turbo Herrgårdsvagn. Antalet sålda bensinturbobilar i Sverige: 995.

## 1987

**Modeller:** Volvo 740 Turbo,

Volvo 740 Turbo Herrgårdsvagn.

**Motor och växellåda:** Nu börjar Volvo sälja B230ET med katalysatorrening som alternativ. Effekten minskar till 156 hästar med katrening. Båda motorerna säljs under en övergångsperiod.

Intet nytt på växellådsidan.

**Utrustning:** Volvo inför mittmonterat bromsljus i bakrutan, bakrutan är nu för övrigt laminerad för ökad säkerhet. Nackskydd bak monteras i alla modeller. För första gången erbjuds läderklädsel i Volvo 740 Turbo.

**Bra att veta:** Den katrenade motorn ger lägre prestandatider. 0—100 km/h går nu på 9 sekunder respektive 10 sekunder (herrgårdsvagnen). Toppfarten ligger nu under 200 km/h för båda modellerna.

De allra flesta bilarna som säljs 1987 utrustas med katalysator.

**Priser:** För originalbil i bättre bruksskick som har gått 6.000 mil cirka 75.000 kr för Volvo 740 Turbo och cirka 80.000 kr för Volvo 740 Turbo Herrgårdsvagn. Antalet sålda bensinturbobilar i Sverige: 826.

## 1988

**Modeller:** Volvo 740 Turbo och Volvo 740 Turbo Herrgårdsvagn.

**Motor och växellåda:** Nu är det katalysatorrenat för hela slanten i försäljningsstatistiken (se föregående år). I övrigt intet nytt.

**Utrustning:** Se föregående år.

**Bra att veta:** Inte mycket händer på turbofronten då Volvo satsar all sin energi på Volvo 760, som modifieras från vindrutan och framåt plus att bilen får ny inredning och ny instrumentpanel.

**Priser:** För originalbil i bättre bruksskick som har gått 5.000 mil cirka 90.000 kr för Volvo 740 Turbo och cirka 105.000 kr för Volvo 740 Turbo Herrgårdsvagn. Antalet sålda bensinturbobilar i Sverige: 716.

## 1989

**Modeller:** Volvo 740 Turbo och Volvo 740 Turbo Herrgårdsvagn.

**Motor och växellåda:** Samtliga bensindrivna bilar som säljs nya i Sverige måste nu klara de hårdare avgasbestämmelserna. Det betyder att katalysatorreningen blir standard över hela linjen.

Nytt turbotryck: 0,45—0,54 kPa, justervärde 0,48—0,54 kPa (se även 200-serien).



1990 började 460 Turbo att säljas. Bilen var en storebror till 440 och lite mer utrustad, med bland annat en kromad grill. Priserna på begagnat skiljer trots det inte mellan bilarna. Volvo 400-serien får betraktas som en mellanklassbil tänkt i första hand för europamarknaden. Svenskarna föredrar den

**Utrustning:** Se föregående år.

**Bra att veta:** Se föregående år.

**Priser:** För originalbil i bättre bruksskick som har gått 4.000 mil cirka 110.000 kr för Volvo 740 Turbo och cirka 125.000 kr för Volvo 740 Turbo Herrgårdsvagn. Antal sålda bensinturbobilar i Sverige: 802.

## 1990

**Modeller:** Volvo 740 Turbo och Volvo 740 Turbo Herrgårdsvagn.

**Motor och växellåda:** Motor får ny mindre typ av turboaggregat för snabbare respons.

Enligt Volvo är fördröjningen, innan turbon börjar arbeta, 40 procent mindre än tidigare. Turbotryck: 0,48—0,54 kPa, justervärde 51 kPa (se även 200-serien).

Motoreffekten på B230ET ökar till 165 hästar.

M46-lådan hänger med. Varför monteras inte den bättre M47-lådan i bilarna? Den måste

väl gå att förstärka? Volvo hävdar att det hela beror på uppläggnings av leveranskontraktet mellan Volvo och växellådstillverkaren i England. Hm...

**Utrustning:** En ny generation Volvo 740 ser dagens ljus med modifierad front för lägre luftmotstånd. Grillen är fortfarande svart och rutmönstrad.

Bilen får samma typ av strålkastare som storebror Volvo 760, med inbyggda extraljus. Bakpartiet modifieras även med 760-ans bakljus plus att stötfångaren får ny design.

Tillbehörslistan kompletteras med airbag (krockkudde), bilarna utrustas även med bältesförsträckare som träder i funktion vid en kollision.

Bilar som utrustas med läderklädsel eller äkta plyschklädsel får även elmanövrerade stolar.

Volvo 740 Turbo får det här året 16-tumsfälgar med 205/55 VR 16 däck.



Senare årsmodeller av Volvo 480 är inte lika drabbade av fel som premiärmodellen. Bilen är i första hand tänkt för USA.

**Bra att veta:** Trots ökad motoreffekt och modifierad turbo är prestandatiderna i stort sett oförändrade. 0—100 km/h tar 9 sekunder för kupén och 9,2 sekunder för herrgårdsvagnen. Toppfarten har dock ökat till strax över 200 km/h.

Volvo anlitar nu två leverantörer av turboaggregat, dels Garrett, dels japanska Mitsubishi. Skillnaden mellan turboaggregaten är inte så stor. Japanerna har ett klämförband runt turbon medan amerikana kör med bultförband.

**Priser:** För originalbil i bättre bruksskick som har gått 3.000 mil cirka 125.000 kr för Volvo 740 Turbo och cirka 135.000 kr för Volvo 740 Turbo Herrgårdsvagn. Antalet sålda bensinturbobilar i Sverige: 693.

## VOLVO 400 TURBO

### 1988

**Modeller:** Volvo 480 Turbo.

**Motor och växellåda:** B18FT, katalysatorrenad rak fyra på 1.721 cc med vattenkyld Garrett-turbo och 120 hästar (vanliga 480 ES hade 95 hk).

Maximalt vridmoment uppnås redan vid 1.800 rpm. Turbotryck: 0,45 kPa, justervärde 0,45 kPa (se även 200-serien).

Turbons tryck regleras elektroniskt vilket innebär att den börjar jobba vid mycket låga varvtal och därmed slipper man den så vanliga förekommande fördröjningen och turbokicken.

Motorn var ett samarbete

# KÖPGUIDEN



större 700-serien. Fråga oss inte varför. Kanske är vi mer prestigekänsliga?

mellan Volvo och Renault och Porsches utvecklingsingenjörer i Weissach. Bränsleförbrukningen ligger på dryga litern per mil om man gasar lite, och det gör man ju gärna...

Växellådan är femväxlad manuell, med riktig femma och inte tryckknappsmanövrerad.

**Utrustning:** Jämfört med vanliga ES-modellen fick turbon färganpassade stötfångare och sidolister, färganpassad större spoiler fram, dimljus fram, oljetrycksmätare, voltmätare, turbotrycksmätare, extra instegsbelysning, turboemblem plus att bilarna levererades med ett extra bromsljus i mitten, i bakrutan.

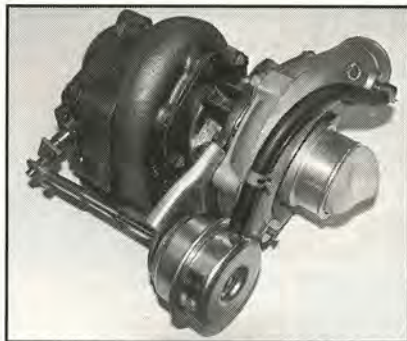
Turbon levereras även med sådana lyxbilsdetaljer som elfönster, el-speglar, färd dator, konstantfarthållare, larm och centrallås samt servostyrning och ställbar ratt.

Läderklädsel, luftkonditionering, ABS och soltak kunde beställas extra.

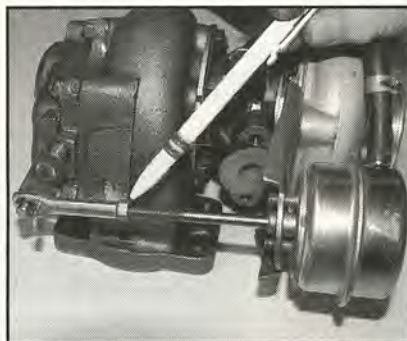
**Bra att veta:** Lill-Volvon 480 presenterades den 30 oktober 1985 och var i första hand tänkt för USA. Bilen introduceras i Sverige under hösten 1986 som 1987 års modell. Turbo-modellen kommer dock hit först som 1988 års modell.

Bilen hade tredörrarsarross och blev framhjulsdri- en till skillnad mot sina större röder.

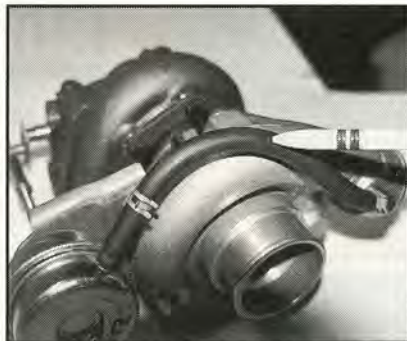
Volvo 480 var faktiskt nkt som en ersättare för före- ingaren Volvo 1800ES som utade tillverkas 1973. Volvo 80 var dock 12,5 cm kortare



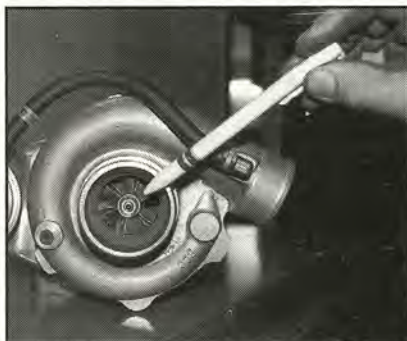
Dyr som guld. Reservdelpriserna är höga för en turbobil. Aggregatet går löst på över 5.000 kr. Ska du ha vattenkylning tillkommer ytterligare tusenlappar. Kör på syntetolja!



Justerskruv till avlastningsventilen är en annan sak att se upp med vid köp.



Luftslangen till tryckdosan (wastegaten) går att manipulera för den som söker effekt. Genom att montera en luftnippel lurar du avlastningsventilen och turbotrycket ökar.



Lossa luftslangen till turbons inlopp och rör på turbinhjulet. Turbinbladen ska gå fritt!

och 1 cm bredare än sin föregångare.

Karossen får beröm för sitt tuffa utseende med uppfällbara huvudstrålkastare. Trots det får Volvo 480 Turbo som helhet betecknas som mindre lyckad.

Modellen kritiserades till exempel genast för bristande sammansättningskvalitet och för svårstartad och ryckig motor. Elsystemet är felkonstruerat och fungerar bristfälligt. Ibland gick inte huvudstrålkastarna att fälla upp eller ned. Instrumenten kunde även visa felaktiga värden.

Inte undra på att kunderna klagade högljutt och undrade var Volvos berömda kvalitet tagit vägen.

Bilens prestanda bedömdes även som otillräcklig. 0—100 km/h tar till exempel 9 sekunder. För en sportturbo! Toppfart cirka 195 km/h.

Plus i kanten blir det för väghållningen som är mycket bra.

Riskerna för koksning i turbon minimeras tack vare en liten elpump som pumpar runt kylvattnet någon minut efter det att man har stannat motorn. Bra grej!

Vikande dollarkurs och raset på börsen hösten 1987 medverkade till att Volvo ändrade beslutet att sälja Volvo 480 i USA. Synd för en bil med så riklig standardutrustning och fina vägegenskaper. Hade bara resten fungerat så...

**Priser:** För originalbil i bättre bruksskick som har gått 5.000 mil cirka 72.000 kr. Antalet sålda bensinturbobilar i Sverige: Okänt.

## 1989

**Modeller:** Volvo 480 Turbo och Volvo 440 Turbo. Den sista en lite enklare modell med annan kaross.

**Motor och växellåda:** Båda modellerna får samma typ av motor och växellåda. Lådan blir dock något mer tätstegad i turbon jämfört med standardbilarna av 400-serien.

**Urustning:** Volvo 440 Turbo påminde interiört mycket om Volvo 480, instrumentbrädan var likadan, likaså instrumenteringen, klädseln och inredningsfärgerna.

Urustningen i övrigt var lika riklig som i storebror 480. Låsningfria bromsar blir standard på turbomodellerna 1989.

På utsidan skiljer sig turbomodellen mot vanliga 440 genom spoilern på bakluckan samt på lättmetallfälgarna.

**Bra att veta:** Nya Volvo 440



Volvos senaste turbomodell är 940 som finns i två olika versioner med 165-hästarmotor. Ska bli intressant att se hur den tas emot.

presenteras för pressen i juni 1988 och började därefter tillverkas under hösten som 1989 års modell.

Bilen var en femdörrars kombisedan i mellanklassen, den del av bilmärknaden som i Europa utvecklades snabbast vid den här tidpunkten.

När det gäller utseendet hade Volvo 440 klart släktskap med 700-serien och tekniskt med Volvo 480.

Bottenplattan, fram- och bakvagnen, fjädringen, styrningen och motorn var gemensamma för 440 och 480.

Prestandamässigt skiljer det inte mellan bilarna. Båda gör 0—100 km/h på cirka 9 sekunder och toppfarten ligger kring 200 km/h.

Volvo 440 Turbo hade inte lika allvarliga barnsjukdomar det första året som Volvo 480. Den senare blev med tiden även bättre och många av första årsmodellens fel försvann.

**Priser:** För originalbil i bättre bruksskick som har gått

4.000 mil cirka 80.000 kr för Volvo 480 Turbo och cirka 85.000 kr för Volvo 440 Turbo. Antalet sålda bensinturbobilar i Sverige: Okänt.

## 1990

**Modeller:** Volvo 480 Turbo, Volvo 440 Turbo och Volvo 460 Turbo. Den senare en liten nyhet.

**Motor och växellåda:** Motor och växellåda delas gemensamt mellan de tre modellerna. Ingen förändring vad gäller motor-effekten. Fortfarande 120 hk.

**Urustning:** Volvo 460 är i princip en sedan-version av Volvo 440 med lyxigare front, rikligare utrustning invändigt och ett högre pris.

**Bra att veta:** Volvo 460 presenterades i årsskiftet 1988—89. Prestandatiderna är samma som för de övriga turbobilarna i 400-serien.

**Priser:** För originalbil i bättre bruksskick som har gått 3.000 mil cirka 90.000 kr för Volvo 480 Turbo och cirka 100.000 kr för Volvo 440 Turbo och cirka 100.000 kr för Volvo 460 Turbo. Antalet sålda bensinturbobilar i Sverige: okänt.

## VOLVO 900 TURBO

### 1991

**Modeller:** Volvo 940 Turbo, Volvo 940 Turbo Herrgårdsvagn.

**Motor och växellåda:** B230FT, en rak fyra på 2.316 cc med vattenkyld turbo och intercooler. Turbotryck: 0,48—0,54 kPa, justervärde 0,51 kPa (se även 200-serien). Effekt 165 hästar. Samma motor i herrgårdsvagnen. Bränsleförbrukning kring litern per mil.

Växellådsalternativen är två: dels den manuellt femväxlade M47-lådan, med riktig femma, dels en ZF-automatlåda med lockup.

**Urustning:** Den nya prestige-vagnen från Volvo innehåller det mesta som standard.

**Bra att veta:** 900-serien presenterades hösten 1990 och ersätter 700-seriens turbomodeller. Prestanda: 0—100 km/h på 9 sekunder (9,2 sek herrgårdsvagn) och toppfart 208 km/h (205 km/h).

**Priser:** För originalbilar i bättre bruksskick som har gått 2.000 mil cirka 160.000 kr för Volvo 940 Turbo och cirka 170.000 kr för Volvo 940 Turbo Herrgårdsvagn. Antal sålda bensinturbobilar i Sverige: 282 (gäller för hösten '90).