



1975 var startår och första årsmodell för Volvo 240. En konventionell bil med stel bakaxel men hade modern framvagn med McPhearson fjäderben. Fanns med både insprutnings- och förgasarmotor.

Folkbil, statuskärra och tävlingsvagn under 18 år

VOLVO 240 I PENSION

Volvo 240 är lika ursvensk som röda stugor, inlagd sill med nubbe, bohuslänska graniitklippor och dunkla Bergslagsskogar. Efter 18 år och nästan tre miljoner tillverkade exemplar upphör Volvo att bygga den bil som är mer synonym med "folkhemmet" än någon annan. En epok i vår bilhistoria är till ända.

Av Torbjörn Lundgren

■■■ Få bilar har varit så mångsidiga som Volvo 240!

Spännvidden på de olika relationer människor har och har haft med modellen är nog oslagbar.

Tusentals människor, inte bara svenskar, har använt den som nästan löjligt slitstark och pålitlig laståsa.



Volvo 244 GL D6 var ett försök att slå sig in på dieselmärkningen. Motorn hämtade man från Volkswagen och var en rak sexa som gav 82 hk. Premiär 1979.

Alla har kört den — från direktörer i stora företag till vanliga "Svenssons".

Trots att Volvo 240 sannerligen inte ser ut som någon sportbil har den skördat stora framgångar i motorsport:

För Thomas Lindström och Gianfranco Brancatelli innebar 240

Turbo-modellen ett EM-guld i standardvagns racing 1985!

Thailändsk mästare...

■ Per Stuesson gav hela tyska maffian kaffet genom att sopa hem 1985 års Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft med sin Volvo 240 Turbo. Vänd!

VOLVO 240 I PENSION

Forts. från föreg. sida

Kim Sevius rastade konkurrenterna och tog guld så sent som 1992 i Nationella Klassen i rally-SM.

Lägg därtill ett EM-guld i rally-cross, ett Belgiskt rallymästerskap i Grupp A, och bland mycket annat ett Thailändskt(!) banracingmästerskap.

Alla har relationer till 240

■ För de flesta är relationen till Volvo 240 betydligt mindre glamorös men för den skull inte mindre viktig.

Hur många av oss har inte transporterats någonstans i en Volvo 245 lastad så att krossen nära nog släpat i backen.

Gert, denna tidnings boss, tröttar aldrig på att framhålla fördelarna hos den gamla rykande diesel-245 han påstår han köpt enbart som servicebil för återkommande rally-attacker, men som vi andra på redaktionen misstänker är hans verkliga drömbil.

De flesta av oss har någon relation till 240:an, basta!

Ändå var det säkert många som åsåg den nya 240-serien med blandade känslor när den presenterades 21 augusti 1974.

Föregångaren, Volvo 140, kunde knappast beskyllas för att vara gracil, men 240-ans bastanta kaross och egenartade underbett gav anledning till många kommentarer, alla var inte snälla...

Underbettet, eller ägläppen som en del sade, kom som mycket annat från Volvos säkerhetsstudie VESC (Volvo Experimental Safety Car). Grunden för Volvo 240 blev helt enkelt bakdelen från gamla 140 samt fronten, framvagnen och hjulupphängningen från VESC.

Slitstark och trygg

■ Säkerheten har traditionellt varit Volvos stora trumfkort och med 240 närmast cementerade Volvo sitt säkerhetsrykte.

1976 utsåg det amerikanska trafiksäkerhetsverket Volvo 244 till säkraste bil i sin pris- och storleksklass samt gjorde den till normbil för arbetet med framtida säkerhetsbestämmelser.

Från 1975 till -92 formligen haglade utmärkelserna och priserna över 240-modellen, ofta för säkerheten men även för att den ansågs mycket prisvärd.

Volvo 240 kom under åren att byggas i ett flertal olika versioner med olika beteckningar. Den första siffran i 240 stod för att den efterträdde 140-serien, den mellersta för antalet cylindrar och den sista för antalet dörrar. Sålunda har det funnits 242, 244, 264, 245, 265 och 262. De senaste åren har man rationaliserat allt detta till enbart 240



Volvo 242 GT levde ett par korta år och var försedd med en 123-hästars insprutningsmotor som senare byttes mot en på hela 140 hk. Modellen är definitivt värd att spara.



1978 firade Volvo 50-årsjubileum genom att pynta till en specialutgåva i silverlack och en del extrautrustning, den s.k. Jubileums-Volvon. Här fotad med ur-Volvon, "Jakob".



Med lite läcker lack, snygga fälgar, kromlister och inte minst förföriskskonst kunde den truliga 240-serien blomma ut i flotta lyxåk. Här i gestalt av 264 GLE 1979.

som fått stå för alla olika varianter.

Herrgårdsvagnen, eller 245 som den hette från början, är en modell som många kommer att förknippa modellserien med. Av de cirka 2,8 miljoner bilar som tillverkats är 30 procent 245.

Den har varit idealbilen för småbarnsfamiljer men även för företag, polis, tull, post, televerk och som servicebil för rallyteam.

Slitstyrkan och pålitligheten har varit honnörsord för 240. Av samtliga byggda rullar 70 procent — cirka 2 miljoner fortfarande.

Skulle du fundera på att köpa en 240 så kan du lugnt göra det. Volvo garanterar att det kommer att finnas reservdelar tillgängliga i Volvo-handeln allra minst 15 år framåt.

Volvo 240 dör inte — den går bara i pension! □

Volvo 240 Turbo härjade rejält i banracing på 80-talet, bland annat blev Thomas Lindström Europamästare 1985. Att den kantiga Volvon kunde gå så fort slog konkurrenterna med häpnad.



Volvo 262 Coupé var ritad av Bertone i Italien men designen fick ett ganska blandat mottagande. "Som en skokartong med keps", skrev någon... När vinyltoppen byttes mot lackat tak blev bilen snyggare.

Milstolpar i 240-historien

Årsmodeller och förändringar: (För att ge en helhetsbild har vi valt att räkna med 262, 264 och 265-modellerna.)

1975: Första årsmodellen. Versioner 242, 244, 245, 264. Totaltillverkning 201.163.

1976: Versioner 242, 244, 245, 264, 265. Tot. 233.714. Två nya växellådor. M45 med fyra växlar och M46, fyra växlar plus elektrisk överväxel, ny ratt.

1977: Versioner som -76. Tot. 186.835. Katalysator med Lambdasond introduceras i USA. Presentation av nya 242 GT och 262 C.

1978: Versioner, 262 C och 242 GT tillkommer i övrigt som -77. Tot. 178.480. B20-motorn ersätts av B19A på 90 hk. Volvo 50 är som biltillverkare. Firas med en 244 i jubileumsutförande. 242 GT ny, med bl.a. ventilerade skivbromsar, ny front och 123 hk insprutningsmotor.

1979: Versioner som -78, Dieseln ny. Tot. 223.840. Runda strålkastare ersätts av kvadratiska eller rektangulära. Ny rundad koffertlucka på sedanen, nya baklykter. Gasdämpare i 245:ans baklucka. Samtliga modeller fick spoiler. 242 får 2,3-litersmotorn B23E, på 140 hk. Premiär för rak 6-cylindrig diesel på 82 hk.

1980: Versioner. 242 GT ersätts av 244 GLT med endera B23E på 140 hk eller 6-cylindriga B27E på 141 hk Tot. 212.358. Ny vidvinkelbakspegel på förarsidan.

1981: Versioner, Turbon ny, annars som -80. Tot. 183.195. Ny front, nya sidorutamar, ny instrumentpanel, 245 fick nya runt-hörnet bakljus. Turbomotorn B21ET på 155 hk ny. Ny basmotor, B23A, som med förgasare gav 112 hk. PRV-sexan nu på 2,8 liter och 155 hk.

1982: Versioner som -81. Tot. 218.247. Nya inredningar, ny 4-växlad automatlåda, AW70/71.

1983: Versioner, 264 nedlagd då 760:an kom. Tot. 210.845. 240 får 264:ans front och bakljus. Ny 5-växlad manuell låda, M47.

1984: Versioner, 245 Turbo ny, världens första serietillverkade herrgårdsvagn med bensinturbo. Tot. 227.577. Aluminiserat avgassystem från grenröret.

1985: Versioner, 242 utgår. Tot. 142.127 (Volvo 740 hade börjat säljas). Ny motorgeneration med 2- resp. 2,3-liters volym.

1986: Versioner, 244, 245. Tot. 127.742. Ny front, motorhuv, och bagagelucka, ny svart sidolista. Nya stolar och nackskydd, färganpassad inredning, nytt bagagerum i 245. 8-årig rostskyddsgaranti, asbestfria lameller.

1987: Versioner som -86. Tot. 110.905. Ny förgasarmotor, B230K, en 2,3-liters motor som klarar alla oktantal ner till 93, med eller utan bly.

1988: Versioner som -87. Tot. 97.365. Bättre kallstartsegenskaper på 2,3-liters insprutningsmotorer.

1989: Versioner som -88. Tot. 89.489. Bakre nackskydd på samtliga bilar, ny 2,3-liters motor med diagnosystem, B230F.

1990: Versioner som -89. Tot. 79.815. Ny baklucka med större ruta på 245. Airbag som tillval. 245 Polar introduceras i Italien, ny 2-liters insprutningsmotor med kat.

1991: Versioner som -90. Tot. 54.510. ABS för alla vänsterstyrda 240. Mindre freon i AC:n. Ny B230FX-motor på 136 hk. Inget oljebyte i bakaxeln. Ny kraftigare vindruta.

1992: Versioner som -91. Tot. 49.323. Airbag och ABS även på högerstyrda bilar. Nytt chassi. Nya framstolar med bättre eluppvärmning.

1993: Versioner som -92. Sista årsmodellen för 240. Tot. 40.895 (prel.). Freonfri AC. "Miljömotor" för Sverige och Kalifornien.

Volvo 240 i siffror

■ Av totalt 2.868.425 tillverkade bilar i 240-serien (260-modellerna inräknade) är 242.621 (!) 242:or, 1.485.507 244:or, 762.895 245:or (Herrgårdsvagn), 9.951 262 C, 132.290 264:or och 35.061 265:or.

Flest 240 tillverkades 1976, 233.714 bilar och minst 1993, 40.895 (prel.).

USA är det land där Volvo sålt flest 240 från 1974-92, totalt 927.000. Av dessa rullar ännu 753.000, eller 81 procent.

Näst bäst är Sverige med 595.000 sålda bilar varav 475.000, eller 80 procent ännu rullar.

Längst lever de Volvo 240 som sålts i Norge, 107.000. Av dessa är 91.000, eller 85 procent, i trafik.

England har fler 240 än Tyskland. 268.000 sålda mot 123.000. Av dessa har engelsmännen 171.000 rullande medan tyskarna bara har 57.000, 64 mot 46 procent.

1992 såldes 18.000 240 i USA men bara 1.800 i Sverige!

Miljöbilen Volvo 240

■ Även på miljöområdet skördade 240 sina lagrar. Redan 1976 introducerades trevägs katalysator med Lambdasond i USA. 1977 fick Volvo det amerikanska miljöpriset National Environmental Industry Award och året därpå utnämnde California Air Resources Board Volvo 240 till Amerikas renaste bil.

1989 anpassades alla 240 med bensinmotor till att kunna köras på blyfri bensin. 1985 införde Volvo asbestfria bromsbelägg och 1986 asbestfria kopplingslameller. CFC-material (freoner) har under åren minskats undan för undan och 1993 förekommer ingen CFC i samband med tillverkning av 240. Under 1991 infördes vattenburen lack för alla metallicfärger.