

EN KLASSIKER—SOM IN

Volvo 140

Kanske är Volvo 144 för vanlig. Den kom 1967, och andra bilar från den tiden samlar folk på idag. En Volvo 144/142/145 kan du köpa för rimliga pengar. Och använda — det tål den! Eller putsa på inför söndagsutflykten. Du kan mycket väl bygga om den efter egen smak. En svensk klassiker är den, hur du är använder den.

Av Anders Tunberg

■■■ Volvo kom att tillverka 1,2 miljoner bilar i 140-serien innan den avlöstes av 240 vid mitten av 1970-talet. Med samma hjulbas som Amazon och rätt många komponenter, hann 140 dels komplettera Amazonen, dels ersätta den som volymbil från Hisingen.

Länge var Volvo 142 och 144 och 145 den svenska basbilen, som alla andra bilar mättes efter. Den var så vanlig att den nästan blivit bortglömd; den har ingen egen klubb så vitt bekant, och det är svårt att hitta köpbara Volvo 140 i entusiastpressens annonser. De som fortfarande lever — och det är många — byter ägare utan besvär med annonsering.

Volvo 140 har alltså inte fått samlarstatus ännu, men den tiden kommer säkert. Ännu finns chansen att göra verkliga fynd. På den svenska landsbygden rullar mängder av dem — särskilt tvådörrars 142 — försiktigt körda av förste ägaren.

1967

■ Volvo 144, som presenterades i augusti 1966, hade en hel del gemensamt med Amazon: B18A-motor på 85 hk SAE eller B18B (Sport) med dubbla SU-förgasare och 115 SAE-hästar, växellådan (som fanns med elektrisk överväxel i kombination med Sportmotorn), delar av framvagnen och så vidare.

Karossen, ritad under Jan Wilsaards ledning, var rymlig och försiktigt formgiven — men inte försiktigare att grundformen höll sig kvar in på 1990-talet! Volvo 144 var också tidigt ute med en räck säkerhetsdetaljer som skivbromsar runt om, tvåkrets bromssystem med dubbla reduceringsventiler bak,

delad rattstäng, lättanvända bälteslås, energiupptagande front och akter, energiabsorberande stoppning i instrumentpanelen och fästen för nackstöd i framstolarnas ryggar. Präktigt så det förslår, men Volvo 144 och 142 betraktades trots det som relativt sportiga familjebilar.

För att hålla sportigheten vid liv, gjorde Volvo snart Sportmotorn obligatorisk i bilar med automatlåda, för annars var den trög. Och kunderna nappade på Sportkonceptet — 40 procent av de sålda 140-bilarna första året hade Sportmotorn. Första året, 1967, fanns fö 142 enbart med Sportmotor (kom i juni 1967). Den var något tiotal kilo lättare än fyrdörrarsbilen.

Pris: Från 5.000 kronor för körklar bil i bruksskick. Renoverade kan kosta från 10.000, udda modeller (142S -67 är en sådan) kan t o m gå upp i 15.000 för bil i toppskick.

Att se upp med: Renoverad bil — allt! Rost, framvagnen som gärna glappar, brustna fjädrar, motorfästen. De flesta delar finns dock lätt att få till rimliga priser.

1968

■ Mycket små förändringar på 142/144, men från och med nu finns även 142 med B18A-motorn på 85 hk. En speciellt utrustad taxiversion med bl a automatlåda och taxiutrustning som fabriksmonterade detaljer introduceras och blir snabbt populär.

Chansen att hitta en sådan idag är minimal.

Under modellåret introduceras storsäljaren Volvo 145 — kombivagnen som snabbt blev alla familjers älskling. Vänd!



EN POPULÄR
UNGDOMSBIL
ATT BYGGA OM



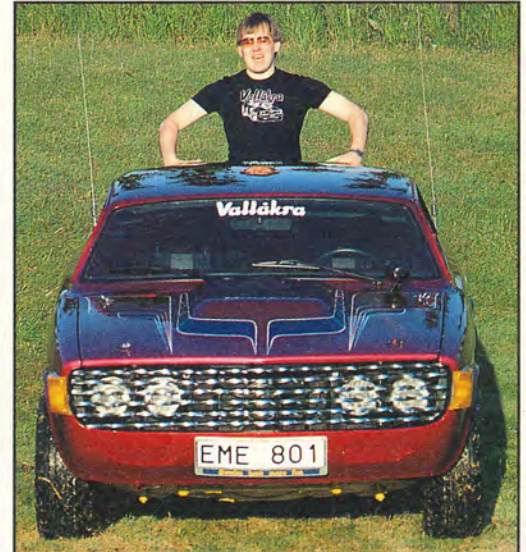
EN RIKTIG SNYGGING. Kommer ni ihåg Anna Svensson från Hangelösa och hennes eleganta Volvo 144 -70? Ett verkligt radikalt bygge som presenterades i Bilsport 23/88. Annas bil hade fått taket sänkt tio centimeter och dörrarna lika mycket sektionerade. Har Anna den kvar ännu eller har bilen gått mot nya öden?

Har du missat någon Köpguide? Se nästa uppslag!

TE KOSTAR SKJORTAN!



TIDIGARE KÖPGUIDER



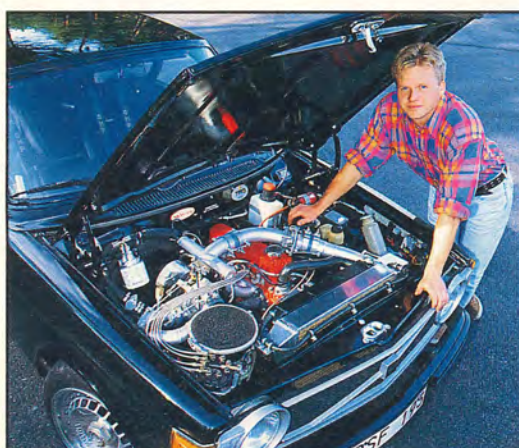
■ Bilsports värtalige annonssäljare Per Östman är en man med digert Volvo-förflutet. Tillsammans med kompisar som Bertil Wilhelmsson skapade han i slutet av 70-talet begreppet Vallåkra-Volvo och placerade såväl den lilla skånska byn som bilarna från Hisingen på Custom-kartan.

Vid mera mogen ålder är "Pösse" fortfarande Volvo trogen, men har numer gått över till 850 kombi. Hur minns han sina 142:or idag?

— Jag hade först en 142 och sen en 144. 142:an byggde vi om i tre versioner. Först var den gatbil med tuff lack och fräcka fälgar. Sen blev det lite trim, ny lack och mera trim. Timo borrade upp motorn till 2,3 liter och sen gav den över 200 hk. Den gick både på strippen och gatan. — Efteråt byggde vi tillbaka bilen med B21-motor, taket sänktes och karossen lackades. Dessutom fick den nya fälgar och ny inredning. Samtidigt med 142:an hade jag en 144 som standardbil.

— För oss var Volvo 140 ungdomsbilen som gällde. Tänk bara så mycket delar man kunde ta från skroten! Man byggde ofta om gamla 140:or till nyare -73 eller -74.

— Innan 142:orna hade jag Amazon. Bytet från Amazon till 140 var ett lyft. Men det var aldrig något snack om att det var annat än Volvo som gällde.



PÅ TRYCKET.
I Bilsport 26/93 kunde man läsa om Thomas Larsson och hans turbo-trimmade 142-73. Katrineholms-killen studerade turboteknik ingående innan han skred till verket. Ett bra exempel på hur vass och fräsch en gammal Volvo kan bli om man kan och vill.



VILKET KAP!
I Bilsport 14-15/93 visade vi hur man på en dag kunde bygga om en gammal trött 142:a till fräck, öppen sommarbil. Med köpet av bil inberäknat slutade vår "Cabriolet-nota" på 5.960 kronor. Volvo 140 har alltid gett mycket för pengarna.

Ring Bilsport och tipsa om Köpguider. Tel 0455-33 53 23

Volvo 140

Forts. från föregående sida

Även den fanns med båda motoralternativen.

Pris: Som 1967. Inget extra för 145.

Att se upp med: Som 1967.

1969

■ Dags för ny motorgeneration i Volvo 142/144: B20 på 2 liter och med 82 hk DIN (90 SAE) i enförgasarutförande (B20A) respektive 100 hk DIN med två förgasare. De nya motorerna 'firas' med ett extra emblem i grillen. Plastklädseln ersätts av trevligare tyg och kylfläkten får slirkoppling som begränsar varvtalet till 3.000, vilket gör bilen tystare. Både 142 och 144 får genomslagskuddar av gummi i bakfjädringen, ett arv från 145.

Pris: Som 1968.

Att se upp med: Som 1968.

1970

■ Volvo fortsätter satsningen på säkerhet. Nackstöd blir standard i framstolarna, baksätet förses med tre säkerhetsbälten — det mittre bara ett midjebälte, men det var en stor nyhet 1970. Vidare har 1970 års modell varningsblikers och elektriskt uppvärmd bakruta i kombination med luftutsläpp under, vilket förbättrade avimningen. Volvo 145 får nu spolare/tor-kare bak som standardutrustning.

En helt ny modell är 145 Express, skåpbilen med förhöjt tak akteröver, som skall ersätta praktiga gamla Duett.

Pris: Som 1969. 145 Express i toppskick kan emellertid gå upp i priser runt 25.000 kronor, för den blev snabbt en kultbil med egen klubb.

Att se upp med: Bilar som skotts — och sådana borde gå att hitta även idag — kan vara relativt rostfria. I övrigt snygg bil bör kolla i fråga om glappa framvagns- och styrleder — ett typiskt Volvoproblem. Bromsarna kan ta ojämnt, vara utslitna eller inte fungera alls (handbromsen, som kanske inte använts av föregående ägaren — den har separata trummor).

1971

■ Axelavståndet förlängs med 2 centimeter, vilket inte har någon större praktisk betydelse. Större hjulöppningar ger emellertid möjlighet till bredare fälgar och kraftigare däck. Och Volvo börjar med modellbeteckningar för diverse utrustningspaket. Basbilen har

fortfarande 82-hästarmotorn, medan de Luxe (kallas senare DL) har en 90-hk-motor med bättre vridmoment och överväxel som tillval. Grand Luxe (senare GL) har en 120-hästarmotor med insprutning. Gör 0-100 på 10,5 sekunder — en aktningsvärd tid än idag.

Alla 142/44/45 utom basbilarna får ny grill i mattsvart med diagonalstreck och strålkastarna inneslutna i egna 'fyrkantiga' lådor. DL har nya fälgar med större ventilationshål och mindre kapslar, radialdäck, textilmattor och klocka; GL har 5-tumsfälgar med kromade muttrar och bara en kåpa över själva navet. Vidare har GL tjockare skivbromsar fram och större belägg — och läderklädsel.

Luftkonditionering och strålkastartorkare kommer som tillval, liksom tuffa tillbehörsfälgar i svartlackerad lättmetall.

Vid årsskiftet 1970/71 inför under löpande serie en extra liten instrumentpanel under den ordinarie med en varningslampa för icke påtagna säkerhetsbälten. När lampan lyser, ljuder också en summer.

Under 1971 års modell gick det dessutom att beställa Volvo 142 GT — en GL med återförsäljarmonterade lättmetallfälgar. GT-ratt, runda instrument, extraljus och tejpdekor längs sidorna.

Pris: Från ca 7.000 kronor. Bilar i bruksskick kostar sällan över 10.000 kr, medan Express och GT i mycket, mycket bra skick kan gå på över 30.000 kronor om säljaren vet vad han säljer och inte har bråttom. Försök att pruta med förstaägare som inte pedanterar över bilen.

Att se upp med: Som 1970.

1972

■ Synlig förändring på utsidan är de nya, infällda dörrhandtagen. Ratten är ny, instrumentpanelen översedd med 'plattare' knappar och reglage för säkerhetens skull och det finns en varningslampa för utdragen choke. Nackstöden har gjorts smalare för bättre bakåtsikt, alla bilar i 140-serien har nu kort växelspak och förvaringsfickor i dörrarna. Basbilen 144 med minsta motorn försvinner under modellåret. Ny 'basmotor' i DL är en 95-hästars B20D.

Pris: Som 1971.

Att se upp med: Som 1971.



VENTILERAT. Den här grillen introducerades på 1971 års modell av 142/144/145. Till den hör också luftspalterna i frontplåten under stötfångaren och DL-modellens nya fälgar med stora ventilationshål.



SPARTANSKT. Volvo fjäskade inte i onödan med finesser — förvaringsfickor i dörrarna blev standard i alla modeller först från 1972 års modell.



SESAM, ÖPPNA DIG. Infällda dörrhandtag är en säkerhetsgrej om bilen slår runt. Kännetecknar Volvo 140 från och med 72 års modell.



LASTÅSNAN
VOLVO
145



LASTÅSNA. Här är förklaringen till Volvo 145:s popularitet — det enorma lastutrymmet.

DUETT-ERSÄTTARE. Volvo 145 Express kom 1970 och fick även den nackskydd i framsätet som standard. Fanns småningom utan baksäte och med hela plåtsidor också.

1973

■ Inget år utan nyheter från Volvo. Trots att 140-serien är på väg ur produktion, inför Volvo stora förändringar — de flesta med inriktning på säkerhet. Grillen är ny med nästan integrerade strålkastare (de har bara enkla grå sargar) och utanför den sitter blinkerlyktor som går runt hörnet. Även baklyktorna är större för att synas bättre.

Instrumentpanelen är helt ny och mycket trevligare än det forminne från 60-talet med

träimiterande plast som hängt med tills nu. Hastighetsmätaren är nu rund och reglagen för värme och ventilation nedflyttade till en mittkonsol. Dörrarna förses med skyddsbalkar som skydd vid påkörning från sidan — ett krav i USA som Volvo bjuder på även i Sverige. Ratten är ny — lite mindre och av säkerhetstyp.

Stötfångarna är nya och nu sitter nummerplåten fram uppe på den, inte under som tidigare. De nya stötfångarna ser trevliga ut, men erbjuder inte något vidare krockskydd — de 'rik-

tiga' går bara på export till USA.

B20D-motorn utgår och ersätts av nya B20B med 100 hk även i basversionen Volvo 142, som svarar för ynka åtta procent av försäljningen.

Pris: Det går att hitta bilar från ca 7.000 kronor, men de är bra dåliga — eller ombygda på ett mycket personligt sätt. Bruksbilar kan finnas för samma pris om du har tur, men räkna med 10.000 kronor och uppåt. Märkligt nog kostar 145 inget extra.

Att se upp med: Som 1972.

Ska du köpa bil? Kontakta Hasse Z först! Tel 08-29 74 73



60-TALSPANEL. 1972 utökas instrumentpanelen med "mitt-konsol", där bl a klockan satt (standard bara i GL). Annars är panelen sig lik sedan 1967 års modell — typisk 60-talare i plastträ och svart vinyl. Radio var ingen självklarhet.



THE SAFETY CAR. Säkerhet har alltid legat Volvo varmt om hjärtat. Så här enkla bälteslås var Volvo först med i 140-serien



SLITVARG PÅ RALLYVÄGAR

ULV I FÅRAKLÄDER. Volvo 142 måhända såg beskedlig och trög ut. Men rätt trimmad och med rallyfjädring kunde en skicklig förare åka förbluffande fort med "Hisings-traktorn". Modellen har för övrigt körts av nästan en hel generation rally-förare — på bilden Mats Jonsson — ett av våra verkligt stora rallyess. Bucklade man till någon skärm fanns det alltid en annan att hitta på skroten. En god anledning till bilens popularitet.

1974

Inte ens sista årsmodellen av Volvo 142/44/45 kom oförändrad. Mest syntes de stora stötfångarna, som klarade krockar i upp till 5 km/h utan att andra delar av bilen tog skada. USA-varianten hade stötfångande fästet och klarade 8 km/h, men gick alltså bara till USA där försäkringsbolagen är tuffare.

Ett annat kännetecken på 1974 års modell är att ventilationsrutorna i främrdörrarna är borta. Därigenom blev dörrarna styvare och en hel del

vindbrus försvann. Årsmodellen har dessutom lucka över tanklocket, strålkastartorkare som standard, glödtrådsvakt som larmar om en viktig glödlampa slocknar och värme i förarstolen. Att tanken flyttats syntes inte på utsidan, men hade fördelar för säkerheten.

Inspnutningsmotorn B20E får CI-insprutning i stället för Boschs elektroniska, och Volvo 145 Express tillverkas inte alls som 1974 års modell.

Pris: Som 1973.

Att se upp med: Som 1973.

TIDIGARE KÖPGUIDER

■ Du som har missat någon Köpguide kan efterbeställa dem för 35 kr st (förskott). Skriv till postgirokonto 61 54 70—2 och betalningsmottagare **Bilsport**. Texta (obs: texta) namn och adress på inbetalningskortet.

Alfa Romeo GT/GTV/75/164 nr 9-94
Audi 100 nr 6-94
Audi quattro Alla nr 26-91
BMW 3-serien 1976-92 nr 13-93
BMW 3-serien nr 17-91 (slutsåld) Kopla!
BMW 5-serien nr 5-92
BMW 2002-serien nr 14/15-94
Buick 1954-60 nr 12-94
Buick fullsize 1950-70 nr 6-92
Buick Riviera 1963-73 nr 14/15-93
Cadillac 1946-53 nr 6-93
Cadillac 1950-70 nr 1-2-92
Cadillac 1965-76 nr 1-2-94
Camaro nr 14,15-91
Camaro nr 22-93
Caprice 1977-93 nr 24-92
Chev. Chevelle 1964-72 nr 17-93
Chevrolette Corvette 1984-1994 nr 26-93
Chrysler fullsize 1955-1975 nr 19-92, 1955-64 nr 11-94.
Citroën 1956-75 nr 9-93
Classic Chevy 1949-62 nr 23-91
Classic T-Bird 55-57 nr 21-92
Corvette nr 11-91
Dodge 1955-74 nr 11-93
Dodge fullsize 1955-1975 nr 12-92
Edsel 1958-60 nr 26-92
Ford 1949-53 nr 8-93
Ford Cortina nr 5-93
Ford Falcon 1960-70 nr 4-94
Ford Mustang nr 21-91, 7-94
Ford Taunus 1939-62 nr 10-93
Fullsize US Ford 1955-1975 nr 10-92
Golf GTI nr 10-91, 8-94
Hudson 1948-54 nr 18-94
Jaguar MK I-II nr 12-93

Jaguar XJ6/XJ40 nr 14,15-92
Lincoln Continental samt Mark III, IV och V nr 24-93
Mercedes 1953-60 nr 4-93
Mercedes 190/200/300 nr 20-91
Mercedes S-klasse nr 20-93
Mercedes SL/SLC 1971-85 nr 5-94
MGA, MGB, MGC, V8, Midget nr 17-92
Oldsmobile fullsize 1950-70 nr 25-91
Opel Commodore 1967-1977 nr 25-93
Opel GS/GTE (Kadett) nr 18-91
Opel GT, Manta, Calibra nr 13-92
Opel Kapitän 1938-70 nr 25-92
Peugeot 205 GTI nr 12-91
Pontiac Firebird nr 19-91
Pontiac Firebird nr 19-93
Pontiac fullsize 1950-70 nr 8-92
Porsche (ej 911) nr 13-91
Porsche 911 nr 18-92
Renault 8/10 + Gordini nr 7-93
Saab 9000 Turbo nr 23-93
Saab 900 Turbo nr 9-91, 10-94
Saab Sonett nr 23-92
Shelby-Mustang 427 Cobra, nr 4-92
Toyota Celica nr 11-92
Valiant 1960-73 nr 3-93
Volvo 164 nr 1-2-93
Volvo 240 nr 18-93
Volvo Amazon nr 7-92
Volvo Amazon 1957-70 nr 3-94
Volvo Duett nr 13-94
Volvo P1800 nr 3-92
Volvo PV nr 20-92
Volvo turbo Alla nr 22-91, 16-94
VW Typ 1 nr 9-92

BESTÄLLER		615470 - 2	
BILSPORT NR: 11-91		BILSPORT	
OCH NR: 12-93		SAMLAR SVEN	
A' 35:-/st		PÅRUVÄGEN 4	
		378 90 BOKHYLLAN	
		70:-	

Obs! Glöm ej namn och adress på inbetalningskortet.

KLUBBEN

■ Volvos 140-serie har så vitt bekant ännu inte begåvats med någon särskild klubb. 240-serien har emellertid en: Volvo 240-klubben, Östen Fernlund, Fasanvägen 18, 261 75 Asmundstorp. Tel 0418-327 52. Avgiften är 100 kr, och för den får man möjlighet att delta i träffar. Det kan tänkas att de kan intressera sig för 140-ägare också.

Andra klubbar är Volvo 242 Club, Anders Carlsson, PI 3782 Rosshyttan 730 70 Västerfärnebo. 0224-710 71, 010-271 08 57, samt Volvo 244 Club, Jonas Hamberg, Otterstavägen 9, 148 70 Sorunda. 08-530 405 4, 010-226 27 28. Annars finns det en paraplyorganisation för alla Volvo-bilar — Stora Volvoregistrat/MHS, PI 2073, 812 00 Storvik.

Volvo Express Owners Club värnar om de udda skåpbilarna. Adress: Oile Nycop, Box 6038, 175 06 Järfälla.

LITTERATUREN

■ Verkstadshandböcker och annat matnyttigt finns hos Lafré (0455-189 30), MarGie (08-612 70 50) och Lunna-Produkter (031-91 77 66). Ren 'skönlitteratur' om Volvo är icke-existerande, men allmänna historiker finns.

Audi 80 87-91 Kat
Audi 100 82-87
Audi 100 87-90 Kat
BMW 2002-serien
BMW 316/318
BMW 316/318 Kat
BMW 323i 78-82
BMW 320i/323i/325
BMW 320i/323i/325 Kat
BMW 518 82-86
Ford Taunus 4-cyl
Ford Fiesta XR2
Ford Escort I
Ford Escort II
Ford Escort III
Ford Escort III Kat
Ford Escort RS Turbo
Ford Orion
Ford Orion Kat
Ford Sierra 2.0
Ford Sierra 2.0 Kat
Ford Scorpio 2.0
Honda Civic/CRX
Honda Civic/CRX Kat
Mazda 323 85-87
Mazda 323 88-Kat
Mazda 323F
Mazda 626
Mercedes 190
Mercedes 190 Kat
Opel Corsa
Opel Corsa Kat
Opel Kadett C GTE
Opel Kadett D
Opel Kadett E
Opel Kadett E Kat
Opel Kadett E 16V Kat
Opel Manta A
Opel Manta B
Opel Ascona A
Opel Ascona B
Opel Ascona C
Opel Vectra 8V
Opel Vectra 16V
Opel Astra 16V
Opel Calibra
Opel Omega 2.0
Opel Omega 3000
Opel Omega 2.6
Peugeot 205
Peugeot 205 GTI
Peugeot 405 M16 Kat
Saab V4
Saab 99
Saab 900
Saab 900 Kat
Saab 900 Turbo
Saab 900 Turbo Kat
Saab 9000/16 Kat
Saab 9000/Turbo
Saab 9000 Turbo Kat
VW Polo
VW Golf I
VW Golf II
VW Golf II Kat
VW Golf II 16V
VW Golf II 16V Kat
VW Jetta II
VW Jetta II Kat
VW Golf III Kat
Volvo Amazon
Volvo 140-serien
Volvo 240-serien
Volvo 240-serien Kat
Volvo 240 Turbo
Volvo 740
Volvo 740 Kat
Volvo 740 Turbo
Volvo 740 Turbo Kat



Avgassystem för folk i farten

Simons är det sportiga alternativet till original. Kompletta satser eller halvsats. Säljs av alla välsorterade biltilbehörs-butiker.

Ray Metallfabrik AB
Limmared • Tel. 0321-631 80

Köpguide Barracuda i nästa nummer. Ute den 21/9!