



Volvo 240

MODELLEN SOM ALDR

Hittar du en gammal Volvo 240 i garaget hos en ung kille blir du förmodligen inte förvånad. Det vill säga om du inte hittar en Volvo 242 DL från 1975 – i nyskick!

Tommy Carlsson från Ljusfallshammar har bokstavligen talat ärvt sitt bilintresse och går in för det till 100 procent.

– Jag är tokig i att sköta bilar, säger han.

240-modellen gick i pension 1993 men för Tommy är den i allra högsta grad levande.

Mitt emellan Örebro och Norrköping ligger lilla samhället Ljusfallshammar. Inte mycket för världen kan tyckas. Men i detta fall stämmer det gamla talesättet – skenet bedrar. Leder stegen dessutom fram till Tommy Carlssons garage är det bara att förbereda sig på en ordentlig överraskning.

Bakom portarna väntar en

En ståtlig Volvo 242 De Luxe från 1975 som rullat totalt 6.500 mil på 30 år! Det är en bra beskrivning av Tommy Carlssons gröna skönhet. "Jag är kanske lite galen och helt klart tokig i att sköta bilar", konstaterar den stolte ägaren.



Tommy Carlsson från Ljusfallshammar har låtit sig förföras av Volvos 70-talscharm. 242:an har ägts av släkten sedan nydagars. Från och med 1999 har ansvaret legat på Tommys axlar och det är ingen tvekan om att han tar sin uppgift på allvar.

För tillfället är bilen avställd, men lagom till sommarn ska den fram igen.

– Jag kör bara cirka 100 mil om året, aldrig i snö och helst inte när det regnar. Därför håller bilen måttet än idag.

Det finns inte en rostfläck så långt ögat kan nå och ändå är det originallacken.

– Det enda som är omlackat är ena bakskärmerna, säger Tommy, märkbart stolt över att vara ägare till denna 242 modell De Luxe.

Tittar man under skalet är några delar utbytta. Allting kommer självklart från Volvo.

– Det är fortfarande ganska lätt att få tag på delar, även om man måste beställa hem det mesta.

UNDER HUVEN sitter en B20A-motor som levererar 82 hk vid 4.700 rpm. Tommy har låtit kroma några detaljer och växellådan är bytt till en M41 med överväxel. Det enda som behövts bytas på grund av slitage är huvudcylindern till bromsarna och packboxen i bakaxeln.

– Och så monterade jag dit servostyrning och nivåreglering när jag ändå var i farten.

I kupén sitter numera en R sport-klädsel, en varvräknare samt en ny ratt, men "retrokänslan" finns fortfarande kvar.

Idag har 242:an rullat ungefär 6.500 mil.

Inäst intill nyskick väcker den 30-åriga bilen självklart en del uppmärksamhet där den far fram.

– Folk frågar ju var jag fått tag på den och sänt. Att åka till Bilprovningen brukar till exempel vara ganska kul, säger Tommy med en finurlig min.

– Då har det en tendens till att bli folksamling.

Vid det här laget har du nog förstått att det är bilar som lig-

ger östgöten varmast om hjärtat. Särskilt Volvo-bilar.

– Jag har två stycken utöver min 240, en 940 från -91 och en 740 från -86 som jag kör med på vintern.

ÄVEN OM DE TVÅ sistnämnda bilarna inte håller samma klass som 75:an försöker Tommy hålla dem så fina som möjligt.

– Jag är kanske lite galen och helt klart tokig i att sköta bilar, utbrister han och skrattar hjärtligt.

Tack vare sitt oklanderliga utseende har den gröna 70-talaren kammat hem ett antal pokaler.

– Jag har varit med på en del "putstävlingar". Det brukar bli ungefär tre per sommar: Mantorp, Kinnekulle och en 240-träff i Örebro.

Första utställningen var 1994 och sedan dess har Tommy samlat på sig inte mindre än 17 pokaler.

– Som sämst har jag kommit tvåa!

Om Tommy får som han vill, blir det även Vallåkra i år.

– Vädret får bestämma. Regnar

IG ÅLDRA

nostalgitripp som för tankarna tillbaka till 1975. Där står en mossgrön Volvo 242 DL i fantastiskt skick.

– Min faster köpte den ny på Reimes i Finspång, berättar Tommy.

Efter tio åri fasterns ägo visade färdmätaren inte mer än 1.100 mil, vilket förklarar en del av bilens nuvarande skick.

– 1985 köpte min pappa Volvon. Då var allting fortfa-

rande original och nästan i nyskick, fortsätter Tommy som 14 år senare tog över bilen.

SEDAN MOPEJÅLDERN har Tommy hållit till i garaget, så det föll sig ganska naturligt att han tog över pappa Johns ögonsten.

– Den var så fin, inte vinterkörd eller någonting. Faktum är att jag köpte vinterdäck men de har blivit stående oanvända.



Originalhjuln står hemma i Tommys garage. Nu rullar bilen på 6x15" turbofälgar skodda med 205/60-15".



En De Luxe i miniatyr pryder Tommys instrumentbräda. Det är de små detaljerna som förhöjer helhetsintrycket.

Visst händer det att jag funderar på att köpa en ny sportbil i stället, men när det väl kommer till kritan skulle jag aldrig sälja bilen.

► det som det gjorde när vi var där 1999, får Volvon stanna hemma.

FÖRSIKTIGHET, intresset och det eviga putsandet är anledningen till att Volvon bevarats i ett sådant fint skick.

Därmed får Tommy den oundvikliga frågan: Tröttnar du aldrig?

– Visst händer det att jag funderar på att köpa en ny sportbil i stället, men när det väl kommer till kritan skulle jag aldrig sälja bilen.

Inte för att det vore något problem att hitta en köpare ...

– På en utställning kom det en gång fram en dansk farbror

och sa: Säg vad du ska ha!

När Tommy svarade att bilen inte var till salu, höjde dansken rösten och upprepade: Säg vad du ska ha! Trots den övertygande tonen ville Tommy inte ge med sig.

– Jag sa aldrig något pris, men så här i efterhand hade det varit kul att vet hur mycket jag kunde fått.

Efter att ha bekantat sig med Tommy Carlsson och hans 242 DL, är det svårt att tänk sig att han någonsin kommer sälja sin mossgröna ögonsten. Intresset ligger i generna och Volvo 240 kommer leva vidare så länge intresset finns kvar. ■

Volvo 240

Hösten 1974 fanns sju modeller att välja mellan: 242 L, 244 L och 245 L var snikversionerna. De hade den gamla B 20-motorn på 82 hk, 4-växlad låda (M40), enklare inredning och ingen klocka. 242 DL, 244 DL och 245 DL var bättre utrustade. Man kunde välja mellan B20 A- eller den nya B21A-motorn med förgasare på 97 hk. DL hade också M40-växellåda. Dessutom hade de mer påkostad inredning i tyg. 244 GL var "lyxvarianten". Den hade insprutningsmotor B21E på 123 hk och var utrustad med skinnklädsel, servostyrning, varvräknare och överväxel (M41).

KAROSSEN VAR I PRINCIP identisk med 140-modellerna från vindrutan och bakåt, men den nya framvagnen var av fjäderbenstyp. Den gav inte bara större utrymme åt motorn utan var också betydligt bättre när det gällde att fördela krafterna vid eventuell kollision.

Genom att införa kuggstångsstyrning fick man exakt styrning, och mindre av den "frigång" som åtskilliga klagat över. Bakvagnsupphängningen var lätt modifierad liksom bromsarna (huvudsakligen bromscylindern). Samtliga modeller fick 14 tums hjul, med motiveringen att det var den internationellt mest gångbara dimensionen.

DEN NYA FRONTEN var något längre än den gamla. Den stora gummistötfångaren gjorde att bilen blev 13 cm längre än 140-serien.

I Sverige hade bilarna också en annan nyhet som av många uppfattades rätt negativ – varselljus som tändes så snart motorn startades.

Invändigt var rattlutningen ändrad och instrumentbrädan lätt modifierad. Stolarna hade fått fastare stoppning och var lättare att justera. Nackskydden var inbyggda i stolarna men av "gallertyp", för att inte skymma sikten så mycket för baksätesspassagerarna.

Rullbälten i baksätet var standardutrustning i Sverige. Det var helt klart att Volvo som vanligt satsade hårt på både skadereducerande och olycksförebyggande säkerhet.

Volvo 240 i siffror

Totalt har det tillverkats 2.868.425 bilar i 240-serien (260-modellerna inräknade). Flest 240 tillverkades 1976, 233.714 bilar och minst 1993, 40.895.

USA är det land där Volvo sålt flest 240 från 1974-92, totalt 927.000. Näst bäst är Sverige med 595.000. I England såldes 268.000, i Tyskland 123.000 och i Norge 107.000. 1992 såldes 18.000 240 i USA men bara 1.800 i Sverige!

Modell/produktionstal

242: 242.621. 244: 1.485.507. 245: 762.895.
262 C: 9.951. 264: 132.290. 265: 35.061.

Milstolpar i 240-historien

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

1975: Första årsmodellen. Versioner: 242, 244, 245 och 264. Total tillverkning: 201.163.

1976: Versioner: 242, 244, 245, 264 och 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 firar 50 år som biltillverkare med en 242 i jubileumsutförande. 242 GT är ny, med bl.a. ventilerade skivbromsar, ny front och 123 hk insprutningsmotor.

1979: Versioner som -78 förutom dieseln som är ny. Tot. 223.840. Runda strålkastare ersätts av

kvadratiska eller rektangulära. Ny, rundad bagagelucka på sedanen, nya baklyktor. Gasdämpare till 245:ans baklucka. Samtliga modeller fick spoiler. 242 får 2,3-litersmotorn B23E på 140 hk. Premiär för rak 6-cyl diesel på 82 hk.

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

1981: Turbonversionen ny, annars som -80. Tot. 183.195. Ny front, nya sidorutramar, 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 nerlagd då 760:an kom. Tot. 210.845. 240 får 264:ans front och bakljus. Ny

5-växlad, manuell låda, M47.

1984: 245 Turbo, ny. Världens första serietillverkade herrgårdsvagn med bensinturbo. Tot. 227.577. Aluminiserat avgasrör från grenröret.

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

1986: Bara 244 och 245. Tot. 127.742. Ny front, motorhuv och bagagelucka, ny svart sidolist. 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 97 hk. Inget oljbyte 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. Freonfri ac. "Miljömotor" för Sverige och Kalifornien.

Retrofakta

Bil: Volvo 242 DL 1975.
Ägare: Tommy Carlsson,
Ljusfallshammar.
Motor: B20A, fyrcylindrig
radmotor, 1.986 cc.
Effekt: 82 hk vid 4.700 rpm.

Max vridmoment: 157 Nm.
Vaxellåda / Kraftöverföring:
M41, fyrväxlad manuell med
överväxel.
Bromsar: Skivbromsar runt om
med originalbelägg från 1975.

Styrning: Servostyrning.
Totalvikt: 1.300 kg.
Chassi: Framvagn med fjäderben
typ McPherson.
Hjul: Turbofälgar 6x15", 205/60-
15", (original 175/SR-14).
Inredning: R sport-klädsel, varvräk-
nare, Roma ratt.
Lack: 110 Grön.



Minst lika fint skick som när den lämnade fabriken.
Tommy har modifierat med kromade detaljer. Den pedant-
skötta B20A-motorn levererar 82 hk vid 4.700 rpm.