

Mellan gammalt och nytt

TEXT & FOTO: MATS OLSSON

Gamla 240 är för många rena bruksbilar, som bara vårdas och repareras för att klara besiktningarna och rulla några hårda mil till. Precis som PV, Amazon och 140 var en gång i tiden, innan de blev entusiasternas vagnar. Trots det finns det redan nu framsynta personer som håller 240 i topptrim. Tommy Carlssons 242 DL-76 är i bättre skick nu än när den lämnade fabriken.

Av drygt 45 000 tillverkade Volvo 242 av 1976 års modell finns ett av de absolut finaste exemplaren i Ljusfallshammar, norra Östergötland. Med bara 6 500 mil på mätaren, tre ägare i samma familj och pedantskick så är det en fröjd för ögat att granska denna mörkgröna 242 DL.

Tommy Carlsson, som äger bilen idag, berättar att den från första stund funnits i familjen. Det var 1975 som bilen hämtades ut fabriksny av hans faster. Hon körde bara bilen 1 100 mil fram till 1975 då hennes bror, Tommys far, tog vid. Vare sig fastern eller pappan körde bilen på vintern och den traditionen fortsätter nu Tommy med. Endast



Tommy Carlssons Volvo 242 DL är i en fantastisk skick. Det beror både på hant eget arbete och på bra utgångsmaterial; bilen har bara gått 6 500 mil.

sommarkörning är en förutsättning för att hålla bilen kvar i sitt fantastiska skick.

NOSENS UNDERBETT

Det var på hösten 1974 som Volvo presenterade sina nya modellserier, fyrcylindriga 240 och sexcylindriga 260. Frontdesignen hade hämtats från säkerhetsbilen VESC och speciellt nosens underbett väckte en del kritik. Men satsningen på bättre krockegenskaper var trendskapande och ganska snart skulle stora, klumpiga stötfångare dyka upp även på andra märkens bilar.

Det var även framtill som de största tekniska förändringarna hade skett jämfört med 140. Framvagnen hade nu fjäderben av MacPherson-typ och den gamla styrsnäcken var ersatt av en modern kuggstäng.

Även om gamla stötstängsmotorn B20 fanns kvar i 240 under 1975-1976 så var B21 med enkel överliggande kamaxel och lättmetalltopp en stor nyhet.

Den billigaste versionen 242 L hade B20, men för dyrare DL kunde man antingen satsa på den äldre och pålitliga motorn, eller nya B21 försedd med Stromberg-förgasare. Förgasarmotorn döptes på Volvovis till B21A och levererade 97 hk vid 5 000 varv; för den som hade råd att betala extra fanns även GL-



Tommy Carlsson med sin ägsten vid namn Volvo 242 DL-76. Ett 28-årigt bil är det blivit sedan 1994 när volvan började åka runt bland landets utställningar. Den senaste i raden är biltjepletten i Vallåkra, klassen 140-240.

versionen med läderklädsel och insprutningsvarianten B21E som utvecklade 123 hk.

TVÅ, FYRA ELLER FEM

Redan från början erbjöds 240 i tre karosutföranden, 242, 244 och 245 där sista siffran i modellbeteckningen angav antalet dörrar precis som på 140-serien.

Inför 1976 års modell presenterade Volvo bara några få nyheter. De nya växellådorna M45 och M46 innebar 4-växlad alternativt

4-växlad med elektrisk överväxel som man lade i genom att skjuta över en kontakt på växelspaxknoppen. Växelspaxen har också fått en ny typ av backspärr som man måste lyfta innan det gick att lägga i backen. Gamla M40 hade bara en spärrkula i mekanismen som blev sliten med åren. Nytt var också en säkerhetsratt och att motorn är försedd med EGR-ventil för att klara nya avgasregler.

Under bilens 29 år har bara en packbox i bakaxeln och huvudbromscylindern behövt

bytas ut, till exempel är alla bromsdetaljer såsom belägg och skivor fortfarande originaldelarna som monterades från fabrik.

Jag frågar Tommy om han ägt fler 240.

– Jag har faktiskt haft en likadan bil tidigare med samma färg och årsmodell, men den var en ren vinterbil och absolut inte i skick som denna.

Volvo-kännaren ser att 242:an inte riktigt är i originalskick. Bilen rullar på Volvos Virgo-fälgar (Turbofälgar) men bilens

Fakta Volvo 242 DL (B20A)-76

Pris ny: 34 900 kr
Pris nu: 1 000-80 000 kr
0-100 km/tim: 16 sek
Toppfart: 145 km/tim
Motortyp: rak 4-cyl
Volym: 1 986 cc
Ventilsystem: toppventiler, stötstänger
Bränslesystem: förgasare
Effekt: 82 hk DIN/4 700 varv
Vridmoment: 160 Nm/2 300 varv
Transmission: manuell, 4 växlar
Drivning: bak
Bromsar fram/bak: skivor/skivor
Styrning: kuggstäng
Antal rattvarv: 3,0
Vändcirkel: 9,8 m
Hjulställ fram: Fjäderben, krängningshämmare
Hjulställ bak: stel axel, skruvfjädrar, längs- och tvärlänkar
Fälgtyp/storlek: plåt 5,5x14 tum
Däckdimension: 175x14
Hjulbas: 264 cm
Spårvidd fram/bak: 142/135 cm
Längd/bredd/höjd: 490/171/144 cm
Tjänstevikt: 1 175 kg
Snitförbrukning: 9 l/100 km

”Endast sommarkörning är en förutsättning.”

plåtfälgar finns kvar. För att höja utseendet i motorrummet har diverse delar så som ventilkåpa, oljesticka, bensinpump mer mera kromats eller polerats. Främre och bakre krängningshämmare och ändröret på avgasystemet är också kromade. Med denna mycket fina Volvo så följer givetvis frågan om



En modellbil i samma kulör som hobbyvagnen är ett nästan obligatorisk tillbehör.

”Under bilens 29 år har bara en packbox i bakaxeln och huvudbromscylindern behövt bytas ut.”

den brukar visas upp på diverse träffar och utställningar?

– Jo, det brukar bli två, tre gånger per år, säger Tommy Carlsson. Detta har jag hållit på med sedan 1994. Under dessa år så är det nog bara en mycket regnig Vallåkra träff som inte resulterade i något pris. Årets träff gick desto bättre det blev en hedrande tredjeplats i klassen 140-240. Just att komma så bra till på den äkta Volvo-utställningen i Vallåkra är riktigt roligt.

BÄST OCH SÄMST

Vidare har Tommy fått många priser för »bästa puts« på bland annat Mantorp och Kinnekulle. Vad är då det bästa och det sämsta med en 240 från 1976?

– Om du menar just detta exemplar är kul att folk kommer fram och pratar gamla minnen om sina gamla 240 och allt beröm om skicket, säger Tommy.

– Volvo har hela tiden förknippats med säkerhet och 240 blev ett slags normbil när man jämförde säkerhet mellan olika bilar. Det är också en klar fördel. Bilen är också lättmekad om nu något mot förmodan skulle gå sönder.

– Komfortmässigt så har det hänt saker sedan denna bil tillverkades men man åker rymligt och säkert. Men det finns roligare bilar att köra rent prestandamässigt, för ingen kan ju påstå att en standard 240 är någon racerbil, ler Tommy.

Trots försynda prestanda är Volvon ett blixtnabbt sätt att förflytta sig till 70-talets mitt. Till ett Volvo som stod mitt i brytningen mellan gammalt och nytt. Tommys 242 DL, helt enkelt en milstolpe i lysande skick. ■



Med endast 6 826 mil på mätaren är det nog en av de Volvo 240 av 1976 års modell som gått minst i Sverige.



Tommys bil är en av relativt få DL som utrustades med B20-motorn, de flesta köparna ville hellre ha nya B21. Notera putsen i motorrummet, här kan man känna runt med vita handskar utan att bli smutsig.



Rent. Se vidare kommentaren på besiktningssprotokoll här inlill...



Det är de små sakerna som ger vinster på utställningar. Till exempel de kromade armarna till lyktorna.



Inte ens nere vid pedalerna är det tal om något smuts eller slitage.



Trots att de ser nya ut är både skivor och bromsok original och alltså drygt 30 år gamla.



De vita blinkerglasen är originaldelar från Volvo som allt annat på denna bil.

