

LÄNGE LEVE 240

— en specialbilaga om Volvo 240

Vi avslutar en epok

Vad skall ersätta Volvo 240? Frågan kommer ofta nu när vi lägger ner tillverkningen. Innan jag svarar på frågan skall jag påminna om vad 240-serien en gång var ersättare för, när den 1974 kom ut på marknaden.

Den var till viss del ersättare för 140-serien, men också för Amazonen som lagts ner ett par år tidigare. Men framför allt var den tänkt att bryta ny mark på marknaden, vilket den också gjorde.

Det finns idag inte en enstaka bilmodell i Volvos sortiment om vilken vi skall säga: Detta är ersättaren till 240. Utan det finns flera. Läger vi därtill att Volvo i dag arbetar målmedvetet på alliansen med Renault, så blir svaret på frågan:

Volvo 400 eller Volvo 900 eller Volvo 850 eller någon bil i Renaultprogrammet.

Det är kunden som avgör.

240-serien kommer att leva länge än, trots att vi lägger ner tillverkningen. Vi har alla en relation till bilen. Vi har kört den, vi har byggt den, vi har levt i, med och kring den. Vi känner omedelbart igen den varhelst i världen vi möter den.

Inom Volvo Personvagnars ledning kom vi slutligen till den punkt då vi måste ta ställning: "Skall vi förnya 240 både ur produkt- och produktionssynpunkt eller skall vi gå vidare och koncentrera vårt arbete till modernare konstruktioner?"

Svaret gav sig egentligen självt. Logiskt var beslutet lätt att ta, känslomässigt var det mycket svårare.

Nu tackar vi Volvo 240 för lång och trogen tjänst. Vi gör det med respekt för vad vi lärt oss under tiden.

Vid monteringen i Torslanda har de senaste månaderna våra medarbetare burit T-skjortor med mottot: "Den sista 240:n den bästa!"

Bra kan bli bättre och bättre kan bli ännu bättre. Vi ger aldrig upp.

Tack för den attityden.

Lennart Jeansson
VD, Volvo
Personvagnar AB



Svensken som erövrade världen



Volvo 240 gjorde det andra kända svenskar som Karl XII och Gustav II Adolf inte klara- de – erövrade världen.

Knappast någon annan svensk produkt har blivit så känd utanför våra gränser. Vart man sig i världen vänder är chansen stor att man ser en 240 någonstans på en gata eller en väg.

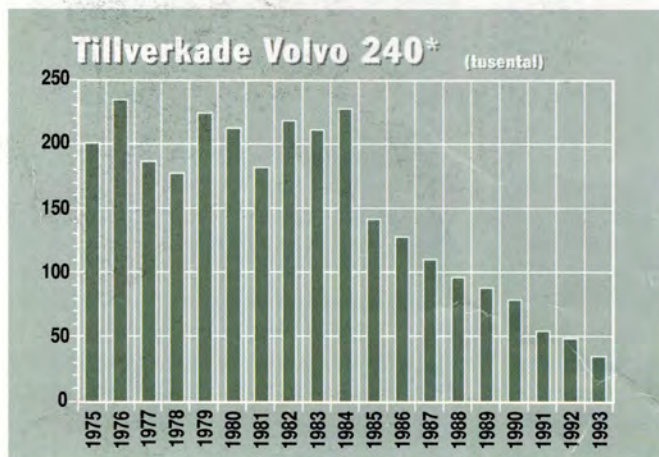
Kartan och diagrammet här bredvid ger en bild av denna den svenskaste och hederligaste av alla bilar.

De andra texterna i denna bilaga hoppas vi kompletterar bilden av bilen som betytt så mycket för oss som arbetat med den och för Sverige.

Vi hoppas att du får en stunds intressant läsning och att du instämmer i vår uppmaning:

Länge leve 240!

Redaktionen



2 800 000 Volvo 240* har byggts och sålts under de 19 år som bilen byggts. Kartan ovan visar vart den stora delen av alla dessa bilar tagit sin väg i världen.

* I statistiken ingår både 240- och 260-modellerna.

1974-75

En ny bil är född

Volvo visar upp en ny bil, som får ett svalt mottagande. Trots goda köregenskaper anses den alltför lik sin föregångare. ABBA vinner Schlager-EM 1974 men konjunkturen i Sverige är usel efter oljekrisen.



1976

Lambda-sonden

Katalytisk avgasrening med lambda-sond blir en sensationell nyhet när den lanseras i USA. "Varför kan Volvo, men inte ni?", frågar senare en stött president den amerikanska bilindustrin.





Entusiasmen på 240-bolaget vägrade känna några gränser, varken i tid eller i utveckling. "Den sista 240:n den bästa", är en slogan helt i 240-bolagets anda. Carina Mogren på bana 2:2-1 i Torslandafabriken bär sin T-shirt med stolthet.

Foto: Tommy Wiberg.

Jobbet alla kan vara stolta över

- Grunden till allt säkerhetsarbete.
- Har präglat synen på Volvo.
- Har givit mycket pengar till företaget.

Anna Nilsson-Ehle lämnar nu jobbet som chef för 240-bolaget i den trygga förvisningen om att det hängivna arbete hon och hennes medarbetare utfört de senaste åren har burit – och ännu länge kommer att bära – mycket frukt.

Uppräkningen i inledningen är några av de frukter hon spontant tänker på.

1991 blev Anna Nilsson-Ehle chef för 240-bolaget – ett uppdrag av projektkaraktär eftersom bilmodellens dagar sedan länge skulle vara räknade. Men entusiasmen hos både henne och medarbetarna vägrade känna några gränser, varken i tid eller i utveckling. Satsningarna på modellvarianter och olika marknader har kommit i ett och allt fler dagar kunde räknas in i takt med fortsatta försäljningsframgångar.

"Den sista 240:n den bästa", är en slogan helt i 240-bolagets anda. Men hon medger att hon givetvis har haft blandade känslor inför nedläggningen av 240-serien.

Det har Volvo lärt

Vi bad Anna Nilsson-Ehle ge sin syn på Volvo 240 genom att ställa frågan "Vad har Volvo lärt av 240?". Detta är hennes spontana svar:

– Volvo 240 har utgjort grunden för produktutvecklingen inom Volvo Personvagnar, till exempel när det gäller säkerheten. Bilen var ju i grunden så bra, att den blev normbil för säkerhetsforskningen i USA. Det gav förstås rög i ryggen och ett bra utgångsläge, inte minst vid konstruktionen av de modeller som kommit efter 240. En väldigt stor del av Volvos omfattande olycksstudier bygger på 240.

– 240-serien har också präglat våra kun-

ders uppfattning om Volvokoncernen och alla våra produkter. Den har skapat vår image – om säkerhet, kvalitet, lång livslängd, robusthet och – för all del – "traktor".

– Att sätta sig i en 240 av 1975 års modell visar att detta tillmärke av karaktären "hat-kärlek" kanske inte är helt osant, ta bara styrningen som saknar servo, säteskomforten, ljudnivån och kvalitetskänslan. Den gamla bilen visar att det hänt fantastiskt mycket under – i princip – samma skal. Idag är 240 en fullt modern bil – som har en miljöprofil som sina yngre syskon och som kan förses med ABS-bromsar, krockkuddar osv. Styrervo är förstås standard...

– Tidlösheten är något unikt med 240-serien. Grundkonstruktionen var så enormt bra, att den kunnat tillåta alla förändringar och förbättringar under 19 år. Den tidlösa formen har gett Volvo en identitet, som vi byggt vidare på i de nyare modellerna. Vacker eller ej, det kan diskuteras. Men ett tidlöst utseende har den.

– Tidlösheten och utvecklingen har gett en stor försäljning och mycket bra inkomster, pengar som legat till grund för vidare produktutveckling.

Vackrast i Italien

– Volvo 240 har betytt olika saker på olika marknader, men gemensamt är att 245:an lagt grunden till den etablerade ställningen som ledande tillverkare av herrgårdsvagnar. I USA är det "A car to believe in", den trygga och säkra andrabilen för medelklassfamiljen, i Italien är 245:an något av det vackraste en ung man i karriären kan äga, i Sverige är det den allra vanligaste bilen – och vem har inte haft en 240?

Anna Nilsson-Ehle berättar att personalen i 240-bolaget hade en arbetsam period innan det blev klart med nya jobb till de ca 30 tjänstemännen. Däremot anser hon att det är skönt att sluta med just uttrycket att sista bilen ska bli den bästa.

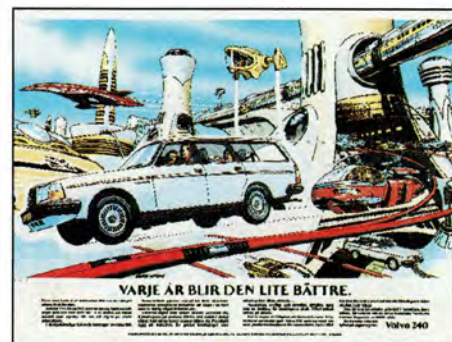
– Det står för att Volvo 240 ända in i det sista är en bra bil, en produkt vi kan stå för och vara stolta över. Det är naturligt att sluta nu. Man ska gå från kalaset när det är som roligast!

Lika mångsidig som reklamen

Hur bra en vara än är går den inte att sälja utan reklam.

Språket i annonserna skiftar naturligtvis genom åren och över nationsgränserna. Men budskapen är desamma:

Säkerhet, kvalitet, pålitlighet och omsorg om miljön.



Efter två år som chef för det blommande 240-bolaget lämnar nu Anna Nilsson-Ehle Torslandaverken för befattningen som chef för "Ledarskap och kvalitet" inom koncernens huvudkontor. Foto: Georg Juhos.

1976

Säkrast i USA

Amerikanska trafik-säkerhetsverket utser Volvo 244 till den säkraste bilen i sin storleksklass, och använder den som normbil för säkerhetsbestämmelser. Sverige får borgerlig regering efter 40 års (s)-styre.



1977

Bertone special

Den 14 april är det 50 år sedan Volvo byggde den första personbilen. Ynder jubileumsåret kommer en coupémodell, 262 C, byggd av Bertone i Turin. Kronprinsessan Victoria föds.

1978

6-cylinders diesel

Med ny front och nytt bakparti får Volvo 240 det utseende den har än i dag. Motoralternativen kompletteras med en 6-cylindrig personbilsdiesel. Björn Borg tar sin tredje raka Wimbledonseger.



Konsten att kränga en gammal burk

När Volvo 240-bolaget bildades, hösten 1988, fick Robin Staffansson ansvaret för avdelningen "Marknadsanpassning" – det gällde att hitta på nya sätt att hålla uppe försäljningen av en snart 15-årig bilmodell.

– Under de år uppdraget gällt, har onekligen mycket hänt och det har verkligen varit mycket mer än "konsten att kränga en gammal burk", säger han.

Robin Staffansson förklarar att 240-bolaget bildades därför att Volvo Personvagnars nyare produkter – 700-serien och de kommande 900-serien och 850 – krävde nästan allt av tillgängliga resurser för produktutveckling. Ännu stod 240-serien dock för en mycket stor del av hela koncernens omsättning och modellen riskerade att "dö" för tidigt om man inte gjorde något.

En liten grupp entusiastiska människor – först ett 40-tal personer – bildade tillsammans en enhet, som snart ombildades till ett dotterbolag, "240-bolaget".

– Bara genom att bilda bolaget, kunde vi visa omvärlden att 240 ännu hade mycket att ge och vi är säkra på att 240 fått leva längre tack var vårt arbete, säger Robin Staffansson.

Uppdämt behov av utveckling

– När vi startade fanns ett uppdämt behov av utveckling av bilen och vi hade redan från start flera idéer. Veldigst snart kände vi att vi faktiskt var bortskämda. Vi var en liten organisation, där alla idéer, stora som små, kunde stötas och blötas av hela gruppen tillsammans. Vi har alla tagits till vara, vilket gett väldigt stor arbetsglädje.

Och som varit bra för kreativiteten, gissar den som stått utanför och sett alla roliga modellvarianter komma ut från det egna lilla 240-huset intill fabriken i Torslanda.

Gentleman för Frankrike fanns redan, sedan kom Torslanda för Storbritannien, Classic (up to date) för Norden, Schweiz och USA, Family för Tyskland och Polar för Italien och Spanien – en av Volvohistoriens största succéer.



1979

141 hästars GLT

GT-modellen ersätts av 244 GLT i två varianter, den ena med en 6-cylindrig motor på 141 hk. 200-serien passerar en miljon tillverkade bilar. Nils Bohlin belönas i USA för sitt pionjärbete med säkerhetsbälten.

1980

Turbotryck

En het nyhet lanseras: 240 Turbo med 155 hk. Dessutom får bilen en ny front, nya stötfångare och en ny inramning runt sidorutorna. Svensarna folkrostar i kärnkraftsfrågan.



1981

760 kommer

Volvo 240 får en konkurrent, Volvo 760, och det pratas om en snar nedläggning av 240. Samtidigt noteras den i Guinness rekordbok för en jorden-runt-resa på 75 dagar. Ronald Reagan blir president i USA.



Under sina fem år på 240-bolaget har Robin Staffansson varit med om att skapa många olika varianter av "den gamla burken" för olika länders speciella önskemål. Foto: Georg Juhos.

Robin Staffansson berättar själv om hur Polar kom till, ett "skolexempel på ett helbilsprojekt":

– I Italien såldes tidigare 240 som en GLE-variant, rikligt utrustad och med mycket krom. Den var för dyr och ansågs vara ful. Genom att fråga kunderna kunde vi skapa en helt ny modell. Med helt svart inramning istället för kromlister, med lasträcke på 245:ans tak och i övrigt med enklare utrustning överlag. Vi satsade också på röda bilar, något som tidigare ansetts vara vulgärt.

Strålände pressrosor

– Vi skapade en bil som på sidan hade en stor dekal med en isbjörn på och modellbeteckningen "Polar". Bilarna utrustades dessutom med viltskydd och extraljus. Dessa användes för en provkörning med journalister till Nordkap.

– Pressreaktionerna blev lysande och när

vi nästa gång frågade kunderna, blev svaret att Volvo Polar var både snygg och prisvärd. En fullständig vändning i opinionen!

– Mest på skoj hade Volvo Italia tagit fram 450 satser med viltskyddet, men de såldes på nolltid.

– Lanseringen av 240 Polar i Italien gick – trots att återförsäljarna först stretade emot – så bra att vi sålde 4 000 bilar första året mot budgeterade 500! Robin Staffansson berättar att succén höll i sig och 1991 presenterades en "Super-Polar", en "miljömodell" med katalysator och luftkonditionering, som snart blev freonfri. Med den modellen fortsatte succén. Totalt har 14 000 Polar sålts i Italien.

– Arbetet i 240-bolaget har varit otroligt lärorikt, säger han. Härligt att få jobba med helheten, från idé ända till feedback från kunderna. Vi har också varit ett härligt gäng och det känns litet sorgligt att skiljas från sina kamrater.

Jag kommer själv att ömt vårda två 240-bilar som jag färgsatt och inrett. De symboliserar för mig Volvos bästa egenskaper: kvalitet, säkerhet, livslängd och uppriktighet.

Pehr G. Gyllenhammar

Volvo 240 tar priset

Bilköpare och experter är överens: Det är nåt speciellt med Volvo 240.

Hur ska man annars förklara att en bil tillverkas i 19 år i nära tre miljoner exemplar och får fler priser och utmärkelser än kanske någon annan bil? Över 30 pokaler, statyetter, plaketter och diplom trängs i prisskåpet. Några exempel:

- ✓ 1975: Årets bil i Norge i tidningen Nå.
- ✓ 1976: Säkraste bilen i sin klass i USA (NHTSA).
- ✓ 1976: Don Safety Trophy i England.
- ✓ 1977: National Environment Industry Award i USA.
- ✓ 1978: Amerikas renaste bil (California Air Resources Board).
- ✓ 1979: Award for Safety Engineering Excellence (USA).
- ✓ 1981: Guinness rekord för körning jorden runt.
- ✓ 1982: Award for Safety Engineering Excellence (USA).
- ✓ 1988: Årets familjebil i tidningen Family Circle (USA).
- ✓ 1990: Bland bästa bilköpen i klassen (Complete Car Cost Guide, USA).
- ✓ 1991: Årets säkraste importbil (Tidningen Prevention, USA).

Miljöföregångaren

Redan 1976 introducerade Volvo trevägskatalysator och Lambda-sond på 240-serien. Det resulterade i att den 1978 utsågs till Amerikas renaste bil. Sedan dess har Volvo 240 bara blivit "miljövänligare". Från '85 års modell har 240 asbestfria bromsbelägg, från '88 års modell är kvicksilvret borta från bagagerumsbelysningen, från 1989 kan alla 240 köras på blyfri bensin, 1991 infördes vattenburen lack för vissa metallicfärger och 1993 är alla freoner borta ur bilarna.

VESC i verkligheten



Volvo 240 blev ett direkt resultat av den säkerhetsforskning som Volvo bedrev i början av 70-talet. Den invigde såg direkt att hela fronten på 240 var hämtad från VESC (Volvo Experimental Safety Car), som presenterats några år tidigare. Förutom kaross överfördes även framvagn och hjulupphängning från VESC. Volvo kunde nu hävda att 240-serien låg mycket nära de långsiktiga mål som satts upp för bilars säkerhet. Och fick medhåll, bland annat från det amerikanska trafiksäkerhetsverket.

Det funktionella är ofta det vackra. Följ naturlagarna och kränga inte till det. Funktionella och vettiga lösningar är oftast det mest tilltalande.

Jan Wilsaard, mannen som ritade Volvo 240

Gör rätt från grunden så står det sig



En man och hans bil. Jan Wilsgaard, chefsdesigner på Volvo har gått i pension. Så även hans kanske viktigaste skapelse – Volvo 240. Båda har tjänat Volvo under flera årtionden. Foto: Peter Claesson.

För Jan Wilsgaard, chefsformgivare på Volvo i decennier, börjar historien om 240 naturligtvis med 140.

Vi får gå tillbaka till 60-talets början och med två modellförslag till Amazonens efterträdare ur vilka Wilsgaard fick ordern att:

– Gör något mitt emellan.
Det blev Volvo 140.

Bilen har en praktiskt fyrkantig ren grundform. Den första industriella formen av Volvos bilar, enligt Jan Wilsgaard, som idag är pensionerad.

– En bra och riktig grundform ger möjligheter till detaljförbättringar under en lång tid, säger han.

Därför tålde 140 att förvandlas till 240 genom formmässigt få men drastiska ingrepp – främst den stora stötfångaren och den skarpa negativt sluttande fronten.

– 240-serien har blivit den hittills viktigaste bäraren av Volvos sk "ordensband", säger Jan Wilsgaard.

Alltså den snedlinje över kylaren som fanns redan på Volvos första bil 1927 och idag är ett viktigt igenkänningstecken för såväl bilar som lastbilar och bussar.

– Det var PG Gyllenhammar som först insåg värdet av "ordensbandet" och såg till att det fick status som firmamärke, minns Jan Wilsgaard. Han hade själv sett till att "ordensbandet" blev återinfört när 164-modellen kom 1968.

Herrgårdsvagn och Coupé

Att 140-serien hade en grundform, som gick att variera utan att ta om allt från början, har naturligtvis betytt miljarderna i minskade produktutvecklingskostnader för Volvo.

Den viktigaste varianten är förstås herrgårdsvagnen. Med 140/240 markerade Volvo in ett rejält revir åt sig och en viktig grund för att lyckas med detta, är att bilens form höll för att variera. Ur samma form som herrgårdsvagnen har kommit modeller

som varit betydligt mer avancerade än vad man någonsin tänkte sig från början. 262 C, där C står för Coupé, är ett sådant exempel. Formgiven i Göteborg och producerad i Turin hos Bertone.

– Linjerna i tvådörrarsmodellerna är rena och harmoniska, säger Jan Wilsgaard.

Ett år till

Han minns ett telefonsamtal en morgon i slutet av 70-talet.

Det var P G Gyllenhammar som ville ha ett råd:

– Kan vi producera 240 ett år till?

– Hade han frågat om "10 år till", skulle jag kanske tvekat. Nu gjorde jag inte det, säger Jan Wilsgaard, ibland håller en modell längre än man tror.

Eller uttryckt på ett sätt som knappast avspeglar Jan Wilsgaards ödmjuka inställning till sitt arbete:

Gör man jobbet rätt från grunden så står det sig!

Körde in i Guinness rekordbok

ALU 599, en 245 av 1979 års modell, kommer att fira nedläggningen av 240 med att själv passera 220 000 mil!

Bilen finns redan noterad i Guinness rekordbok. Det skedde strax före 200 000-strecket.



ALU 599 har gått mer än 50 varv runt jorden men ändå inte kommit särskilt långt ifrån hemtrakterna i norra Finland. Foto: Lennart Pettersson

Den gula 245:an fick förra året tidningen Rattens redaktion att gapa av förvåning. De trodde de hittat rekordbilen, en annan 240 med modiga 100 000 på nacken. Men då hörde firma S E Mäkinen i norra Finland av sig och berättade om ALU 599, med vilken

de körde tidningar dagligen mellan Uleåborg och Kuusamo.

Dags för reportage och provkörning. Bilen är inne på sin tredje motor, den första höll 52 000 mil, den andra 110 000.

Antero Mäkinen berättar att han en gång träffade PG Gyllenhammar och stolt berättade

att de kört 100 000 mil med en 140:a.

– Varför inte 200 000, sa Volvochefen.

– OK, det försöker vi med nästa, sa Antero Mäkinen (vars son för övrigt är den berömda rallyföraren Timo).

Nu är det alltså gjort och ännu är bilen inte pensionerad utan kämpar vidare om världsrekordet med en VW-bubbla i Kalifornien.

Gubbracer med kvinnotycke

Usch, inte en blå 245:a till i bilhallen, suckade hela säljkåren i Karlskoga.

Året var 1977 och AB Bofors bytte ut sina leasingbilar, blåa 240 så långt ögat nådde. Kunderna hade dessutom fått metallic i blicken!

Jubileumsbil med silverskylt!

Så var det det här med rost och lack. Garanti på lack eller inte garanti?

Ja, de första 240-åren var förvisso inte helt problemfria. Men det kom inner-skärmar och bättre lack och... Ja, 240 blev världens starkaste bil! En riktig Bamsebil. Gubbracer eller Hisingetraktor...Kärt barn har många namn.

1993, 16 år efter alla stönanden om begagnade 245 -77, säljer vi fortfarande 240 1975-1993! Ingen annan bilmodell torde slå detta rekord.

Och dessutom har de blå 245:orna -77, blivit väldigt lättsålda. Bra andrabil, åker mycket i skogen, hämtar barn, lätta att laga osv, säger man om de här gamla. Och så säkerheten förstås. Ingen annan bilmodell kan tävla med 240:an i säkerhetsracet eller i kvinnotycket. För kvinnotycke har den, den gamla rackarn! Speciellt när den har några år på nacken så den passar kvinnoplånboken. Ingen annan bil passar så bra som 245:an att köra 5 ton mat i per år. Att köra Linda 15 år, som älskar hästar och Johan 11 år, som är den nye Salming på "G". Och svärmor, som är litet stel i lederna speciellt när någon vill lyssna. "Och lilla gumman, när du ändå är i farten kan du väl hämta båtmotorn, den är klar, verkstan ringde igår..."

Och den är hela svenska folkets barnvagn! För visst känns det när 21-åriga Fredrik måste byta Mantan mot en 245 för barnvagnen får inte plats i Mantan! Och den är hela svenska folkets hundkoja. Under årens lopp har vi lärt oss detta: När vi har hundutställning i bilhallen och ser ut över de parkerade bilarna. Jovisst, det är 245:or så långt ögat kan nå. Ögat tåras och det hugger i hjärtat när jag tänker på att Du och jag inte träffas mer på årsmodellbytet i september. Men jag vet ju att vi i minst 20 år till kommer att få in en och annan Classic som begagnad bil. Få se om jag inte är med då också?

Och den är hela svenska folkets barnvagn! För visst känns det när 21-åriga Fredrik måste byta Mantan mot en 245 för barnvagnen får inte plats i Mantan!

Och den är hela svenska folkets hundkoja. Under årens lopp har vi lärt oss detta: När vi har hundutställning i bilhallen och ser ut över de parkerade bilarna. Jovisst, det är 245:or så långt ögat kan nå.

Ögat tåras och det hugger i hjärtat när jag tänker på att Du och jag inte träffas mer på årsmodellbytet i september. Men jag vet ju att vi i minst 20 år till kommer att få in en och annan Classic som begagnad bil. Få se om jag inte är med då också?

Puss och kram 240:an från Kajsa



Kajsa Jansson är en av Volvos återförsäljare i Värmland.

1983

Herrgårdsturbo

Volvo 245 Turbo blir världens första serieproducerade herrgårdsvagn med bensinturbo. Toppen på karriären är nådd och snart har 2 miljoner Volvo 200 tillverkats. Carola debuterar i Melodifestivalen.

1990

Eget bolag

Trots envisa dödsrykten lever 240 vidare, nu i ett eget bolag, och kan även utrustas med ABS-bromsar. I USA väljs den till "ett av de bästa bilköpen i sin klass" av en konsumentguide.

1993

Farväl – far väl

Med 19 år på nacken och 2 868 425 tillverkade exemplar säger Volvo 200-serien tack och farväl. Den har överlevt sina efterföljare 760 och 740, men får nu ge sig för en ny bilgeneration.

2015

Länge leve 240!

En pigg 40-åring som aldrig vill åldras. Den gamla "traktorn" rullar fortfarande på gator och vägar, trots att den nu inte har mycket gemensamt med 2015 års bilmodeller.

