Volvo 440 GLT och Volvo 240 GLT:

DRAG

Av Sören Johansson,
Teknikens Världs testlag
– Ulf H Holmstedt

■■■ Volvo 240 GLT mot Volvo 440 GLT – två bilar som råkat i huven på varandra. En riktig släktfejd mellan den brede svensken och kusinen från Holland.

På sätt och vis en dragkamp mellan gammalt och nytt. Mellan 70-tal, eller om du så vill 60-tal, och 80-tal.

Det kan förefalla lite märkligt att testa Volvo 240 mot Volvo 440. Bilarna är från skilda generationer och i mångt och mycket varandras motpoler.

Men samtidigt delar de en viktig egenskap – de är båda familjebilar. Och det är med den utgångspunkten vi testar dem.

Volvo 240 kom 1974, men har sina rötter i den gamla 140-serien på 60-talet. Du skulle kunna säga att Volvo 240 är lika svensk som västerbottensost, knäckebröd och surströmming.

Det finns något av svensk folksjäl i 240-modellen – lite trist och trulig. En bil som smälter in i den stora grå massan.

240-modellen har under flera år varit dödförklarad av motorpressen, men Volvo avser att låta 200-serien skåda det nya århundradet. Under fjolåret gjorde 200-serien en markant uppryckning i försäljningsstatistiken och blev Sveriges näst mest sålda bil efter 700-modellen.

Årets försäljning har inte börjat lika bra. Efter de tre första månaderna har modellen dalat till sjätte plats. En orsak till minskningen kan vara att Volvo dragit ner produktionen. Omkring 13 000 exemplar av 240-serien räknar man med att sälja i år.

Volvo 440 är å andra sidan helt ny. Den presenterades så sent

som förra sommaren och först under januari nådde de första exemplaren köparna i Sverige. Under det första kvartalet i år har 440 hamnat på elfte plats i registreringsstatistiken och Volvo räknar förstås med att den kommer att klättra ytterligare.

Modellen är en arvtagare till 300-serien och har en sportig systerbil i 480-modellen. 440 är en fräsch framhjulsdriven fläkt i Volvoprogrammet med lånegods från kontinenten, bland annat motor från Renault.

Nu handlar bilköp inte enbart om rationella överväganden. Känsla spelar stor roll – hur vagnen ser ut, om den är snygg inuti, om den är rolig att köra och om den ger föraren den image han själv vill ha.

Om du bara låter känslorna skena i väg med dig är utgången av det här testet helt given – 440 vinner överlägset. Holländaren har fortfarande nyhetens behag över sig, men framför allt är den mycket roligare att köra än 240-modellen.

Visserligen är 1,7-litersmotorn på 95 hästkrafter i klenaste laget. Ett par hundra kubik till skulle inte skada. Men jämfört med den, som någon i testlaget uttryckte det, stenkross som sitter i 240-vagnen är Renaultmotorn mer kultiverad.

Men du måste jobba med växelspaken för att få den att ge sitt bästa.

240-motorn på 2,3 liter och 116 hästkrafter skakar och trivs inte riktigt vare sig på höga eller låga varv. Jämn svensk motorvägsfart utan snabba accelerationer och kurvtagningar är vad 240 gillar. Den holländska bilens vägegenskaper, som i stort överensstämmer med den sportigare 480-modellens, är klart överlägsna svenskens. 240-bilen känns både stötig och vindkänslig.

GLT-paket med olika innehåll

Så långt har vi en given vinnare. Släpper du nu in förnuftet i bilden blir det genast knivigare. Då ska ekonomi, säkerhet, komfort, utrymme och kvalitet vägas in i bilden.

Prismässigt skiljer det inte många hundralappar mellan Volvo 240 och Volvo 440. Baspriset för 240 GL är 111 900 kronor och för 440 GL 112 800 kronor. Den senare testad i Teknikens Värld nr 1–2 i år.

Men vårt testpar är GLT-versioner. Och det trissar upp priset duktigt, åtminstone för 440-modellen.

Den holländska bilen har ett omfattande paket som i stora drag innehåller ABS-bromsar, elbackspeglar, elhissar fram, gastrycksstötdämpare, lättmetallfälgar, sportigare stolar, fräckare inredning och klädsel och spoiler bak.

Totalpriset för 440 GLT blir 130 800 kronor. Det är dyrt, men förbättrar bilens komfort (inredningen), vägegenskaper (fjädring) och säkerhet (ABS) avsevärt gentemot GL-varianten.

GLT-utrustningen till 240-modellen är sparsammare och vagnens totalpris stannar vid 119 100 kronor. Då ingår bland annat centrallås, plyschklädsel, kuddar till nackskydden fram och bak, elhissar fram, lättmetallfälgar och sportfjädring.

Låsningsfria bromsar går ännu inte att få till 240 och kommer heller inte som tillval på 1990 års modell. Däremot kommer airbag att finnas som extra utrustning till hösten. Andra nyheter är en något ändrad front och på kombimodellen en ny fason på bakluckan.

Som tjänstebil är 240-modellen det billigare alternativet. GLT har fått samma förmånsvärde som GL, 23 365 kronor, vilket i praktiken innebär att utrustningspaketet följer med gratis vid beskattningen. Så icke med 440 GLT. Förmånsvärdet är 28 600 kronor, medan det för den nakna GL-bilen är 23 540 kronor.

Volvos värde varar, brukar det heta. Det ligger en hel del i det påståendet även om det är reklam. Av våra två testbilar gäller det i synnerhet 240. Trots att det är en gammal bil och att den inte längre har samma dragningskraft på kunderna får begagnatkunden betala ett högt pris. Och den prisbilden ser inte ut att ändras i brådrasket.

En branschman uttrycker det på det här viset:

Andrahandsvärdet en risk med 440

– Bilhandlarna i Sverige, oavsett om de är märkesbundna eller ej, visar stort tålamod med Volvobilar.

Det ger dig som säljare och kund en viss trygghet. Du vet att det inte kommer att ske några dramatiska svängningar i andrahandsvärdet.

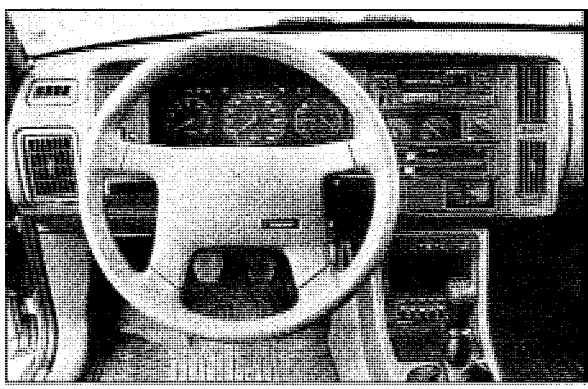
Låt oss ta ett exempel.

Enligt den senaste prognospris-

Forts nästa sida

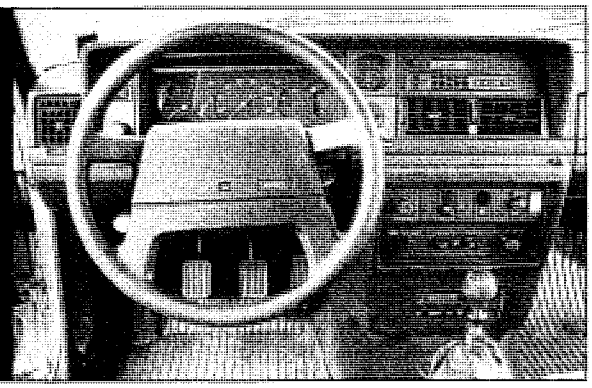
KAMP MELLAN GENERATIONER

Vågar man välja nya, smidiga Volvo 440 eller är det säkrare att ta den gamla bussiga 240-modellen? Svaret beror på om du köper eller leasar, men också på din personlighet. Testlaget har i alla fall vunnit sin favorit från Volvo.



Raka rattar och rätta reglage

Finn fem fel här och du är duktig. Vi har bara lyckats hitta två mindre bra detaljer. 440, till vänster, har höj- och sänkbar ratt. I vissa lägen skymmer den en del av instrumenten. Dessutom har bilen knapparna för elsitsarna placerade under instrumentpanelen. I övrigt har båda bilarna genomtänkt instrumentering med plus för enkelheten i 240.

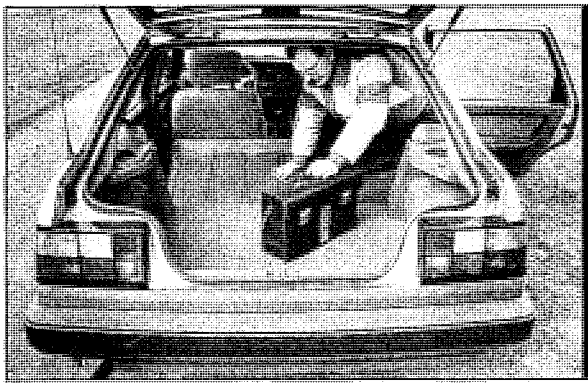


Dasslock mot skålad komfort

Körställningen är bra i båda bilarna, liksom sittkomforten. Volvo 440 har valt en väg med ganska skålade stolar med hyfsat sidostöd. 240-stolar har en mer traditionell utformning modell dasslock. Trots det upplever vi sittkomforten i svensken som bättre. Enda minus är handtaget för höj- och sänkning av förarstolen. Det är minst sagt svårätkomligt.

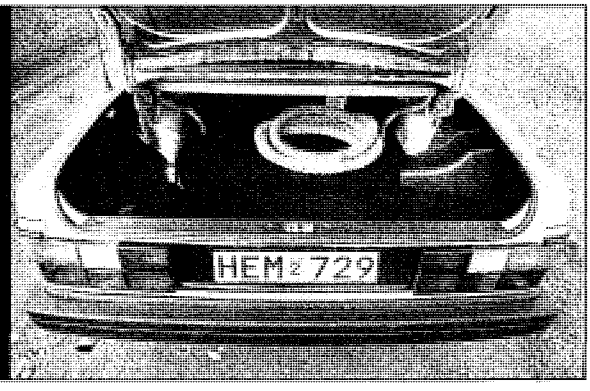
Knäkomfort av bästa märke

Baksätesduellen är ingen match för Volvo 240. Visserligen är det lika gott om utrymme på bredden i båda bilarna. Men 240 har bättre knäutrymme och takhöjd. Dessutom sitter du bättre i soffan i 240. För att förbättra takhöjden i 440 har soffan sänkts vilket inte är lyckat. Du får sitta med något uppdragna knän, vilket inte är bekvämt i längden.



Lastmöjligheter utan reptrick

Att lasta Volvo 440 utgör inga problem. Lastströskeln är låg, till skillnad från 240. Men några större mängder bagage går inte in. Sedanvagnen lastar 65 kubikdecimeter mer, trots att reservhjulet står upprätt på vänstersidan. Vill du ha in extra bagage i 440 måste baksätet fällas eller delas. Det går inte i 240. Minus för fuskreserv i båda bilarna.



DRAGKAMP *forts*

listan från Motorbranschens Riksförbund, MRF, ska en 240 GLT av 1987 års modell körd 6 000 mil kosta drygt 88 000 kronor. Som ny kostade den 103 000 kronor. Bilen har alltså tappat 14,5 procent i förhållande till till nypris 1987.

En Opel Omega 2,0i har med samma uträkning förlorat 20,3 procent.

Hur står det då till med den holländska bilen?

Det är ännu för tidigt att fälla några tvärsäkra omdömen, men det finns skäl att vara skeptisk.

Vad som, åtminstone i början, ligger 440 i fatet är kopplingen till 480-modellen, en bil som brottats med diverse fel av elektronisk natur. 480-bilens problem har resulterat i ett uselt andrahandsvärde och det bör smitta av sig på 440 ända tills modellen bevisat om den är fågel eller fisk.

Att vi är någorlunda rätt ute i våra farhågor visar ett exempel från en icke märkesbunden handlare i Stockholm. Där fanns en 440 GLT med bara 200 mil på mätaren. Ägaren hade betalat 135 000 kronor för bilen. Nu stod den hos bilhandlaren för 120 000 kronor. Vad ägaren fick när han bytte in 440 ligger naturligtvis ett antal tusenlappar under det priset.

Ytterligare en fingervisning ger andrahandsvärdet på 300-modellen. Samma uträkning som för 240 GLT ovan visar att en tredörrars 360 GL från 1987 tappat 19 procent i förhållande till sitt nypris.

Finns det då ingen punkt i ekonomin där holländaren kan håva in lite rep i dragkampen mot svensken? Jo, faktiskt. Studerar vi vad det kostar att reparera och försäkra bilarna ser det lite ljusare ut för 440.

På reservdelssidan skiljer det inte många kronor till den ena eller andra bilens fördel. Men försäkringen går helt i holländsk favör. Med

Forts nästa sida

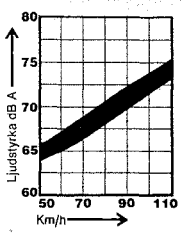
TESTFAKTA		Volvo 440 GLT	Volvo 240 GLT
Hur dyr . . . att köpa?			
Ca-pris "på gatan" i Stockholm		130 800:–	119 100:–
. . . att äga?			
Vagnskadegaranti/självrisk		3 år/1 851:–	3 år/1 851:–
Rostskyddsgaranti/antal behandlingar		8 år/0	8 år/0
Rostskyddsgarantins totalkostnad		0:–	0:–
Årlig skatt		667:–	847:–
Försäkringsexempel Folksam: Helår, halvförsäkring (helförsäkring om vagnskadegaranti saknas)	Klassning Trafik-Delkasko-Vagnskada	4–12–12	5–15–15
	Zon 1–15, 50% bonus, max 1 500 mil/år	2 368:–	3 006:–
	Zon 6–4, 75% bonus, max 2 000 mil/år	806:–	987:–
Serviceintervaller och -kostnader inklusive material, oljor och moms	1:a service	200 mil/ 0:–	200 mil/ 0:–
	2:a service	1 000 mil/ 450:–	1 000 mil/ 520:–
	3:e service	2 000 mil/ 450:–	2 000 mil/ 520:–
Reservdelspriser och arbetskostnader inklusive moms	Bromsklossar fram	278:–	172:–
	Byte bromsklossar fram	300:–	300:–
	Kopplingslamell	600:–	725:–
	Byte kopplingslamell	2 695:–	1 378:–
	Kompl avgassystem exkl grenrör och katalysator	995:–	2 623:–
	Byte avgassystem	539:–	539:–
	Kompl strålkastarinsats	719:–	905:–
	Komplett framskärm	975:–	790:–
	Kompl stötfångare fram	1 709:–	2 090:–
	1 par torkargummin/blad	127:–	96:–
	Katalysator	2 955:–	2 060:–
. . . att köra?			
Bränsleförbrukning i liter per mil vid konstant fart	50 km/h	0,58 5:an	0,71 5:an
	70 km/h	0,65 0,57	0,77 0,70
	90 km/h	0,78 0,71	0,92 0,83
	110 km/h	0,92 0,84	1,13 1,02
Genomsnittsförbrukning vid programstyrd körning motsvarande normal stadskörning. Medelfart 36 km/h.		1,08	1,35
Hur snabb?			
Accelerationstid från stillastående i sekunder	0–50 km/h	3,8	3,8
	0–70 km/h	6,2	6,6
	0–90 km/h	9,7	10,2
	0–100 km/h	11,8	12,8
	0–110 km/h	14,1	15,6
	0–130 km/h	21,5	22,8
	0–400 meter	18,09	18,52
Accelerationstid på högsta växlarna	50–70 km/h	5,2 5:an	6,2 5:an
	70–90 km/h	5,4 6,9	6,0 8,9
	90–110 km/h	5,6 7,8	7,0 9,7
	110–130 km/h	7,2 9,3	9,4 13
	Toppfart cirka (km/h)	180	170
Hur välutrustad?			
Bogseröglor fram/bak		●/●	●/●
Centrallås		●	●
Dimljus fram/bak		●/●	/●
Elstyrda fönsterhissar fram/bak		●/	●/
Fjärrstyrda backspeglar vä/hö, el/man		el/el	1 850:–
Fällbart/delat baksäte		●/●	
Förarstol ställbar i höjdled		●	●
Innerbelysning med fördröjning		●	
Luftkonditionering		8 400:–	8 200:–
Låsningsfria bromsar		●	
Lättmetallfälgar		●	●
Nackskydd fram/bak		●/●	●/●
Servostyrning		4 650:–	●
Sollucka			4 800:–
Ställbar ratt		●	

Volvo 440 — Tekniska data — Volvo 240

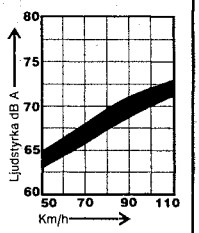
MOTOR: 4-cyl rak, tvärställd motor med 1 överliggande kamaxel, 2 ventiler per cylinder, 5-lagrad vevaxel, bränsleinsprutning. Kompression 9,5:1. Borrning/slag 81×84 mm, volym 1 721 cm³. Max effekt 95 hk (70 kW) vid 5 800 r/m. Max vridmoment 14,3 kpm (140 Nm) vid 4 000 r/m.
KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, framhjulsdrift. 5-växlad låda. Hastighet på 5:an, 1 000 r/m 38,7 km/h.
FJÄDRING/HJULSTÄLL: Fram spiralfjädring med fjäderben (McPherson), undre triangellänkar samt krängningshämmare. Bak spiralfjädring med gastrycksdämpare. Stel axel i bakåtriktade bärarmar, framåtriktade momentstag, ett tvärstag samt krängningshämmare.
STYRNING: Kuggstång, 3,1 rattvarv, vändcirkel 10,1 meter.
ELSYSTEM: Generator 720 W, batteri 55 Ah.
BROMSAR: Skivor fram, trummor bak, kretsar diagonalt, p-broms på bakhjulen.
HJUL: Fälg 5,5 tum däck 175/65 HR 14.

MOTOR: 4-cyl radmotor med enkel överliggande kamaxel och 2 ventiler per cylinder, 5-lagrad vevaxel. Bränsleinsprutning. Kompression 9,8:1. Borrning/slag 96×80 mm, volym 2 316 cm³. Max effekt 116 hk (85 kW) vid 5 200 r/m. Max vridmoment 18,8 kpm (185 Nm) vid 2 700 r/m.
KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, bakhjulsdrift. 5-växlad låda. Hastighet på 5:an, 1 000 r/m 40 km/h.
FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben (McPherson), undre tvärlänkar och reaktionsstag. Bak stel axel i bakåtriktade bärarmar, moment- och tvärstag.
STYRNING: Kuggstång, servo. 3,5 rattvarv, vändcirkel 9,8 meter.
ELSYSTEM: Generator 980 W. Batteri 60 Ah.
BROMSAR: Skivor fram (ventilerade), skivor bak. 3-hjuls kretsindelning.
P-broms på bakhjulen.
HJUL: Fälgbredd 5,5 tum, däck 185/70 R 14.

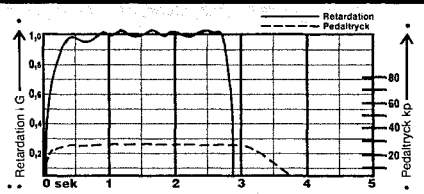
Volvo 440 — Kupebuller — Volvo 240



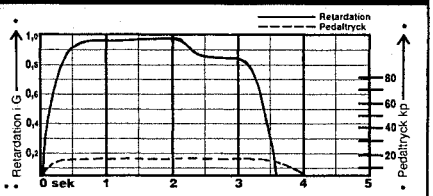
Volvo 240 är den bättre isolerade bilen av de två. Ljudnivån ligger genomgående lägre genom fartregistret. Riktigt bullrig blir 440 i motorvägsfart på grund av sin surriga motor.



Volvo 440 — Bromsprov från 100 km/h — Volvo 240



Bromssträcka 49 meter. Svårt att undvika låsning på framhjulen vid maxbroms. Annars bra bromsverkan vid lågt pedaltryck.



Bromssträcka 47 meter. Ett bra resultat med viss låsningstendens i början. Bilen är försedd med ABS-bromsar. Ganska högt pedaltryck.

Volvo 440 — Hastighetsmätaren — Volvo 240

54	75	96	117 km/h	visade	56	77	98	119 km/h
50	70	90	110 km/h	verklig fart	50	70	90	110 knm/h

Volvo 440 — Plus — Volvo 240

Volvo 440	Volvo 240
Vägegenskaper	Totalekonomi
Bränsleekonomi	Komfort
ABS-bromsar	Säkerhet
	Utrymme

Volvo 440 — Minus — Volvo 240

Volvo 440	Volvo 240
Andrahandsvärde	Stötig fjädring
Segdragning	Motor
Baksäte	

Kupe- och lastutrymmen

	Volvo 440	Volvo 240
Total kupélängd (cm)	178	180
Kortaste–längsta benutr fram	93–115	100–115
Motsvarande benutrymme bak	65–85	67–84
Takhöjd i framsätet	98	98
Lastutrymmets största höjd	83	52
Takhöjd i baksätet	93	95
Lastytans maximala längd	167	115
Höjd i bakluckans öppning	78	52
Lastytans längd, uppfällt baksäte	92	115
Bredd i axelhöjd i framsätet	138	138
Bredd i axelhöjd i baksätet	138	138
Lastytans bredd mellan hjulhusen	109	107
Lastytans bredd bakom hjulhusen	132	135
Bagagevol i dm³ mätt med hårt bagage	300	365

Yttermått och vikter

	Volvo 440	Volvo 240
Tjänstevikt (kg)	1 140	1 350
Maxlast	350	430
Taklast	75	100
Släpvagnsvikt	1 100	1 600
Tanken rymmer (l)	46	60
1 Axelavstånd (cm)	250	264
2 Längd	431	478
3 Bredd	167	171
4 Höjd	137	143
5 Spårvidd fram/bak	142/142	143/136

Holländsk tulipan med sportvagnsrötter

Volvo 440 är en vagn som pallar för tuffare tag. Vägegenskaperna påminner mycket om dem som den sportigare Volvo 480 har. Fjädringen är behaglig utan att vara stötig. Servostyrningen, extrautrustning, är exakt och lagom lättarbetad. Bilen understyr, men egenheten håller sig helt inom toleransgränsen för en framhjulsdriven bil.

Folkhemsbilen svår att hålla i styr

Volvo 240 har sina fördelar. Men dit hör varken styrning eller vägegenskaper. Kolossen från Hisingen kränger och viftar gärna med baken. Att häva en sladd är klart jobbigt. Fjädringen, som på GLT-modellen styvats upp, är inte behaglig utan känns stötig. Men vända är lätt som en plätt. Svängradien är under tio meter.

DRAGKAMP *forts*

Folksams tariff skiljer det i Stockholm drygt 600 kronor om året om du har halvförsäkring, 50 procents bonus och kör mindre än 1 500 mil om året. Samma förhållande gäller om du försäkrar i Volvos eget försäkringsbolag, Volvia.

Ännu bättre ser det ut för 440 när vi skärskådar bensinförbrukningen. Trots 60 liters tank på 240 blir det ganska täta stopp för svensken.

Det har sagts förut och tål att sägas igen – Volvo behöver en ny och snålare motorgeneration. Visserligen är 240-motorn större än Renaultmotorn i 440, men inte så mycket större att den motiverar en merförbrukning på två deciliter i motorvägsfart. I stadstrafik är skillnaden två och en halv deciliter.

Om du kör 1 500 mil blandad körning om året och räknar in både försäkring och bensin blir 440 omkring 2 000 kronor billigare att köra än 240 GLT.

Köra 240 är förresten fel term. Det är snarare så att man åker 240, även som förare. Det finns ingenting i bilen som inbjuder till vad vi ibland kallar för inspirerad körning. Möjligen utom när du ska vända på en trång gata. Vi har ännu inte lyckats lura ut hur Volvo lyckas med att få ner vändradien på 240 till 9,8 meter, tre decimeter snävare än för den mindre 440-bilen.

Lykttvättare med och utan gnugg

Nej, Volvo 240 ska framföras värdigt. Interiören och instrumenteringen andas en gammaldags enkelhet, som ibland kan kännas uppfriskande i den moderna hysterin av knappar, reglage och mer eller mindre exotiska material.

240-vagnens åkkomfort står sig fortfarande. Både fram och bak. Du har gott om plats på bredden, längden och höjden. Vi anser komforten något bättre i 240 än i 440, som har för låg takhöjd bak och ett baksäte med alldeles för kort sittdyna. Stolarna fram är däremot alldeles utmärkta med bra stoppning och sidostöd.

Båda vagnarna visar prov på en rad genomtänkta lösningar, men det finns alltid punkter som kan förbättras. Här är några sådana:

- Båda saknar höj- och sänkbara säkerhetsbälten.
- Höjdinställningen på förarstolen i 240 är krånglig.
- Knapparna till elsitsarna i 440 är undanstoppade under instrumentbrädan.
- Ratten i 440 skymmer delvis vissa instrument.
- Spolarmunstyckena till strålkastarrengöringen på 440 är lätta att skada vid till exempel en fickparkering. Dessutom är högtryckssplolningen mindre effektiv än 240-modellens "gnuggisar".

Lastmässigt är naturligtvis 440 en munsbit för 240. Men det skiljer ändå inte speciellt mycket mellan de två bilarna. Volvo 240 lastar 65 kubikdecimeter mer, men det kompenseras mer än väl av att 440 har fäll- och delbart baksäte. Men offras en passagerarplats.

Säkerhetsmässigt då? Ingen lätt fråga. Den kan delas in i två kategorier, dels aktiv säkerhet som har att göra med bilens betende, dels passiv säkerhet som handlar om det skydd som finns inbyggt i bilen.

440 vinner poäng på den aktiva säkerhet genom kvickare acceleration som gör omkörningar säkrare och det låsningsfria bromssystemet. Framhjulsdrift vintertid är avgjort bättre än bakhjulsdrift.

Men när det gäller passiv säkerhet måste pluspoängen gå till 240 i kraft av dess storlek. En stor bil erbjuder större deformationszoner.

Båda bilarna har sidokollisionsskydd.

Vi börjar närma oss den punkt i testet när det är dags att kora en segrare. Det är inte utan att vi känner oss lite kluvna inför uppgiften.

Volvo 440 har onekligen stretat emot bra med delsegrar i bränsleförbrukning, försäkring, körglädje och utrustning.

Men det är segrar som betingar ett högt pris.

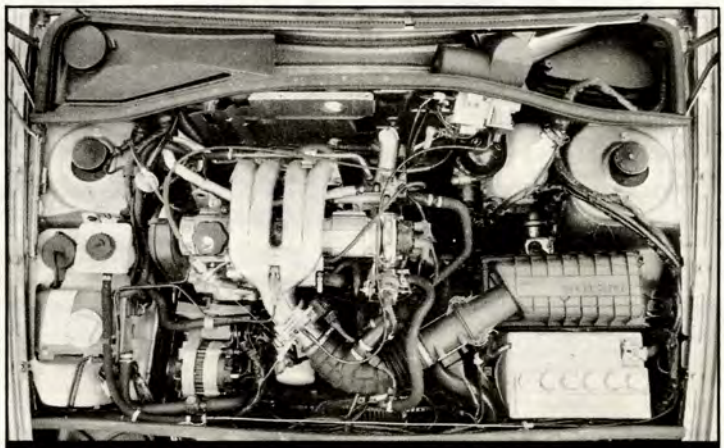
Ett alltför högt pris.

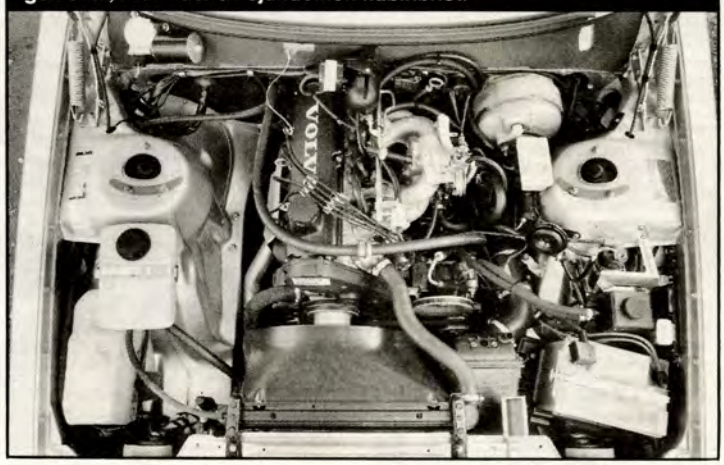
Volvo 240 är långt ifrån någon spännande bil – men förnuftig. Den erbjuder bra åkkomfort, fina lastutrymmen och en ekonomi som gör den till en utmärkt familjebil.

Alltså heter segraren Volvo 240 GLT – en omodern bil men ännu inte för gammal. ■

Glasklart bättre med två armar

Volvo har alltid hävdat fördelen med strålkastartorkare. Men 440 har begåvats med högtryckspolning med utstickande munstycken. Föga Volvomässigt.



Fransk rova mot svensk stenkross

Ingen av de här två motorerna är någon vinnare. Den ålderdomliga 2,3-litersmotorn i 240, nedan, trivs varken på höga eller låga varv och dessutom är den törstig. Renaultmotorn på 1,7 liter i 440 är visserligen snål, men lider av sjukdomen kubikbrist.