

Ett säkrare köp än en begagnad Volvo 240 är nästan omöjligt att hitta. Ett tråkigare bilval är också svårt att föreställa sig.

För det är ju med "tvåförtin" som med svensken i gemen: rejäl och pålitlig men också dyster och trulig.

Fast nackdelar som den gammalmodiga fjädringskomforten, den katastrofalt osmidiga mekaniken och den genomgående urgamla konstruktionen för även med sig värdefulla fördelar i form av stryktålighet, driftsäkerhet och billiga delar.

Hisingstraktorn och stridsvagnen har vid nedläggningen nästan 20 år på nacken, men grundkonstruktionen är ännu äldre än så. 240 har mer än mycket gemensamt med föregångaren 140 som kom i mitten av 1960-talet! Tala om överlevnadskonstnär...

Trotjänaren bär sina år med heder. Så sent som 1989 läxade 240 upp sin holländske kusin 440 i ett duelltest i Teknikens Värld och de senaste fem (!) åren har bilen utnämnts till ett av

de bästa köpen i sin klass av den amerikanska konsumentguiden CCCG (Complete Car Cost Guide).

Eftersom det inte finns några direkta svagheter att se upp med, är den viktigaste punkten för begagnatköparen att kontrollera i vilket skick slitdelarna är.

Volvo 240 är knappast någon entusiastbil som inbjuder till pedantvårdnad och finåka soliga söndagar. Att slita hund utan annan omvårdnad än bensin i tanken är vardag för de flesta exemplaren. År ut och år in. Extra hårt misshandlad brukar kombin 245 bli. Även om få bilar klarar vanvård såsom denna kan det sätta sina spår. De nya delarna är då oslagbart lätta att hitta.

Bärarmarnas bussningar i bakvagnen är en detalj att undersöka. Beroende på hur bilen används tar de slut vid olika miltal, normalt sker det vid 10 000 - 15 000 mil. Då klonkar det i bakvagnen vid på- och avdrag och bilen kan också skaka. Cirka 1 500 kro-

Av Staffan Borglund
– PeO Eriksson, Calle
Carlquist (foto)

nor kostar det att få bärarmsbussningarna utbyta på Volvoverkstad.

Bromsskivorna kan vara slitna. Det brukar kännas i pedalen – om den pulserar är det ett tecken på rostiga eller skeva skivor.

Vattenpumpen kan tacka för sig när som helst efter 10 000 mil, titta efter läckage. 1 000 - 1 200 kronor kostar det att byta pump.

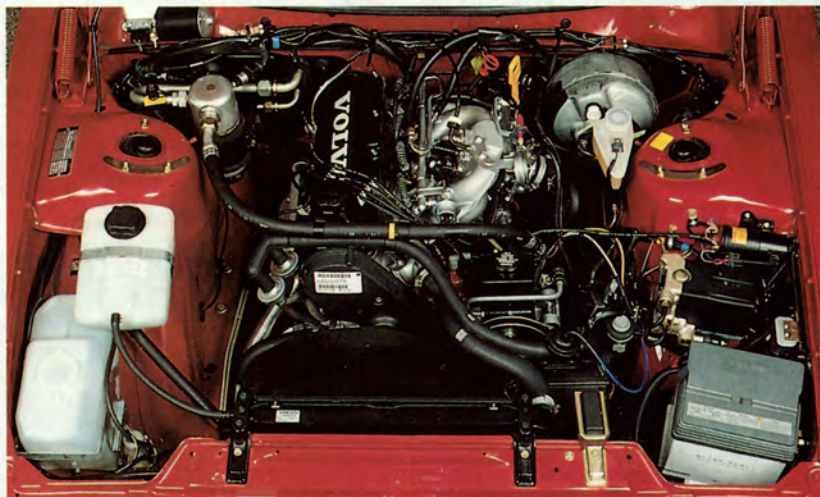
Många är de Volvo 240 som har dragkrok. Tunga doningar som hästtransporter och båttrailers sliter på bland annat bakvagn, stötdämpare och koppling. Den sistnämnda kan ta slut efter 5 000 mil om föraren är orutinerad, men kan också hålla den femdubbla distansen om föraren vet att använda kopplingspedalen som en strömbrytare – av eller på. 3 051 kronor kostar kopplingen att byta hos Volvo.

Motorn får också stryk av tunga lass, men i 240 brukar maskineriet tugga på tills någon slår ihjäl det. En mekaniker vi talat med sa så här:

**MODELL
88**

Än sparkar gubben





Kort basfakta, Volvo 240 GL -88

4-cyl radmotor med 1 överliggande kamaxel och 2 ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning, katalysator. Volym 2 316 cm³. Max effekt 116 hk (85 kW) vid 5 400 r/min. Max vridmoment 185 Nm vid 2 700 r/min. Acceleration 0-100 km/h 12,8 sekunder, toppfart cirka 170 km/h. Bränsleförbrukning 90 km/h på 5:an 0,83 l/mil, stadskörning 1,35 l/mil.

Så mycket kostar reservdelarna

Avgassystem komplett	1 675
Katalysator	2 540
Bromsbelägg runt om	368
Strålkastarinsats	1 270
Framskärm	1 255
Koppling komplett	1 116
Summa	8 224

● *Motorns installation ger en vink om gångkulturen: oborstad på alla varv. Men maskinen är nästan oslagbart uthållig och det mesta är lätt att komma åt om något ändå skulle gå sönder. Rejäl krockzon.*

– Slarv med olja och vatten är det enda som stoppar den motorn före 100 000 mil.

Även om uppgiften är aningen tillspetsad är det en god sammanfattning av en extremt seglivad maskin.

Men kolla motorns undersida, otät-het förekommer. Lite oljesvettning är inget att oro sig över, men om det droppar från motorn bör du dra öronen åt dig.

Växellådan är rejäl och vållar sällan problem. På femväxlade 240:or kan ett morrande ljud uppstå. Det drabbar oftast bilar som med bred

Begagnad Volvo 240 – perfekt val för en tryggad ålderdom.



► marginal passerat 15 000 mil. Ljudet hörs på alla växlar, men är minst tydligt på femman. Oftast är det då stödlagret till kardanaxeln som gett sig till känna. Med lite god vilja kan det klassas som ett icke akut "skönhetsfel", varför de flesta lever med morrandet hellre än öppnar plånboken.

På modeller med servostyrning är det viktigt att undersöka servopumpens och styrväxelns täthet. Att byta båda två kostar omkring 10 000 kronor. Kolla om det fattas olja i behållaren och se efter att det är torrt kring anslutningarna till servopump och styrväxel. Starta motorn och vrid raten fullt åt båda håll när bilen står stilla, motståndet ska kännas absolut jämnt hela vägen.

Rostmässigt är bakluckan till 245 den i särklass svagaste punkten, den fungerar ungefär som offeranoden på en båt. För den som inte är invigd i båtlivets alla märkvärdigheter kan nämnas att anoden är en zink-klump som fästs på motorns växelhus och att dess uppgift är att offra sig åt salt-



● En senkommen specialare i modellens långa historia är 245 Classic, utrustad med läderklädsel, träpaneler, snobbfälgar, takreling och annat som sänker döljer bilens arbetshäsnatur.

Maskineriet i Volvo 240 brukar tugga på tills någon slår ihjäl det.



vattnets ihärdiga korrosionsangrepp.

Nederkanten på 245:ans baklucka brukar se ut som kexchoklad långt innan övriga bilen ens blivit smutsig.

"Reservhjulspottorna" på båda sidor i bagageutrymmet är en annan rostkänslig punkt.

**MODELL
88**

Så mycket kostar Volvo 240

	240 GL	245 GL
1987	52 000	62 000
1988	60 000	70 000
1989	72 000	84 000
1990	86 000	98 000
1991	98 000	110 000

Färdigprutade cirkapriser hos icke märkesbundna bilhandlare, bilar som rullat cirka 1 500 mil per år och är i gott skick. 4-växlade bilar ska vara cirka 4 000 kronor billigare. Årsmodeller från och med 1988 utan servostyrning ska vara ungefär 5 000 kronor billigare. Bilar av 1987 års modell med katalysator är ungefär 3 000 kronor dyrare. GLT-versionen är värd cirka 3 000 kronor mer.

I övrigt är karossen relativt motståndskraftig mot rosten. Trösklar, skärmkanter och dörrarnas nederdelar är ställen som bör undersökas på normala exemplar.

Enligt Motormännens undersökningar är Volvo 240 bättre än genomsnittet. Man hittar i snitt 3,46 fel på varje 240, mot 3,91 fel på medelbilen. De vanligaste bristerna är enligt M obalans i framhjul, glapp i bärarmsbussningarna, svagt kopplingsingrepp, läckande vattenpump och slitna bromsbelägg.

"Bilens svaga punkter", boken i vilken Svensk bilprovning redovisar resultaten av kontrollbesikningarna,

anger tvärtemot M:s testresultat att Volvo 240 är sämre än genomsnittet.

17 procent av alla bilar av 1988 års modell får något nedslag hos bilprovningen, medan 20 procent av alla Volvo 240 och 24 procent av alla 245 drabbas.

Vanligast är anmärkningar på icke fungerande EGR-ventil, anliggande och ojämnt verkande bromsar samt strålkastare med skadade reflektorer, felaktiga ljusbilder och otillräcklig ljusstyrka.

Förhållandevis lätt tillrättade brister hos den vanligaste bilen på våra vägar. Och nu finns den bara som begagnad. ■

Teknikens Värld om Volvo 240/245:

(Ur tester i nummer 21/87, 22/87, 10/89, 15/89 och 16/89)

"Egentligen ett av de bästa köpen för den som behöver en stor bil."

"Reglage och vred som utan vidare kan manövreras med hockeyhandskarna på"

"Bilen är smal, hög och det känns som om tyngdpunkten ligger någonstans ovanför sidolisten."

"Vindbrus får man stå ut med eftersom karossen är så pass kantig."

"Motorn skakar och trivs inte riktigt vare sig på höga eller låga varv."

"Stötig och vindkänslig."

"Volvo 240 har sina fördelar – men dit hör varken styrning eller vägegenskaper."

"Långt ifrån någon spännande bil – men förnuftig."

"Trist motor men efter ett tag glömmes du att utvecklingen av motorer gått framåt sedan 1971."

