

Av Staffan Borglund – Roger Schederin (foto)

**M**otorhuven gick upp med ett jämrande. Järnklumpen därunder var täckt av ett försvarligt lager smuts. På batteripolerna växte oxidbollar stora som knytnävar och runt generatortorn klamrade en svårt fransad fläktrem.

Jag drog upp oljestickan. En svart grötaktig massa satt som en klump asfalt mellan stickans markeringar. Det osade bränt, härsket och på det hela taget jäkligt illa.

– Fint, oljenivån är precis som den ska. Sa jag och stack stickan med vidhängande grötklump under flickvännens näsa.

– Bra, då åker vi. Sa hon och klev in bakom ratten.

– Stopp, stopp, stopp! När bytte du oljan senast!?

– Bytt olja? Ingen aning, aldrig tror jag. Men spolarvätska fyllde jag för bara några veckor sen och pappa monterade extraljus när jag köpte bilen. Det är fyra år sen nu.

## Lite vatten och olja är fullgod kost för veteranen från Hisingen

Den lilla episoden är faktiskt alldeles sann och bilstackaren var min fästlös, en vit Volvo 245 GL 1986. Det var i början av vårt förhållande och sen dess har många liter olja tappats ur och fyllts på. 245 har blivit 745 och Ann påminner mig med jämna mellanrum om att hennes bil vill ha ny olja. Så kan det gå.

Nämnda 245:a knotade på sådär som gamla Volvobilar brukar göra – totalt finessfritt men tryggt och pålitligt. Ofta med hästsläp på kroken, alltid med brottarhund i skuffen. Motorn arbetade brusigt och ohyfsat i största allmänhet, växellådan var kärv och lastbilmässig, styrningen osannolikt tung.

MLD 444 var helt enkelt en typisk tvåförtifemman. Lite lagom tilltufsad, ägnad minsta möjliga skötsel och omtanke. Runt 20 000 mil på mätaren och knappt inkörd.

En kall decemberkväll rammade hon ett rådjur, en vuxen bock som dog på fläcken. Ett spräckt lyktglas var enda skadan på bilen, stötfångarna på Volvos sjuttio- och åttiotalsbilar gjorde verkliga skäl för namnet. Undrar just hur den tjugigt lackerade plastskölden på dagens S70 klarar råbocken . . .

Du har säkert hört eller läst det förut – säkrare begagnatköp än

Volvo 240 finns inte. Dels därför att bilen är konstruerad på enklast tänkbara vis och dimensionerad som en rysk pansarkryssare – slitstyrkan är vidunderlig. Dels därför att det aldrig kan bli riktigt dyrt ens om något går fel, verkstäder och reservdelar finns överallt och ALLA kan skruva 240.

Den uråldriga konstruktionens svagaste punkt är rost. Bortsett från bakluckan på 245 är trösklar, skärmkanter, reservhjulspottor, golvsektioner, dörrkanter och fjädersäten rostbenägna.

Ficklampa, Morakniv och god syn är dina bästa redskap i rostjakten. Lagg ner gott om tid – till sist är det korrosionen som blir döden för din tvåförti. Lyckas du hålla rosten borta är 240 det närmsta en evighetsmaskin man kan komma.

”Slarv med olja och vatten är det enda som stoppar motorn före hundra tusen mil”, har en Volvo-mekaniker sagt mig. Lite tillspetsat kanske, men ger ändå en vink om livslängden och om vad som är viktigt att hålla koll på.

Vattenläckage brukar betyda att vattenpumpen gjort sitt, det händer sällan före 10 000 mil. Pump kostar 1 195 att byta.

Oljedräll syns på motorn undersida, lite ”svettning” är inget att bry sig om med det får absolut inte hänga i droppar.

Ett ganska vanligt fel är glappa bussningar i bakvagnen. Mellan 10 000 och 15 000 mil kan det vara dags att byta bärrarmsbussningar, symptom är ett glunkande läte vid på- och avdrag. Volvoverkstan tar 1 301 för jobbet.





# mets Brunte

En skvätt olja, lite vatten, en rosthämmare och massor av bensin – mer behövs inte för att hålla en Volvo 240 vid liv i evigheter.



Ett annat glapp kan också ställa till trassel, fast då i andra änden av bilen. I framvagnens spindel- och styrleder blir spelet med tiden för stort och det gillas inte av bilprovningen. Byte av samtliga framvagnsleder kostar 2 422.

**Se till att få en med servo och att komponenterna håller tätt**

Servostyrning är rena gudagåvan på tunga gamla bilar som Volvo

240. Men pass opp med oljeläckage från servopump och styrväxel, att byta bådadera kostar mellan 10 000 och 12 000. Ett av de dyrare 240-felen.

Krängel med avgasreningen förekommer framför allt på årsmodeller mellan 1984 och 1986. På dessa är ofta EGR-systemet ur funktion och CO-halterna i avgaserna för höga.

Och så har vi förstås bromsarna. Liksom på alla begagnade bilar har Volvo 240 vissa problem med hejdarna. Ojämn bromsver-

kan och slitna eller rostiga bromsskivor hör till de vanligaste felen på "hisingstraktorn".

Ojämn bromsverkan brukar tärva renovering eller åtminstone uppsmörjning av oken. Om bromsarna drar snett eller ligger på är det som regel något av bromsoken som kärvar. Vilket i sin tur kan leda till rost på bromsskivan.

Ågarna av Volvo 240 är mest nöjda med slitstyrkan, möjligheten att reparera själv och säkerheten. Mest missnöjd är man med bränsleförbrukningen. Vilket inte

## BASFakta

### MOTOR

4-cyl radmotor med 1 överliggande kamaxel, 2 ventiler per cylinder. Bränslesprutning. Kompression 9,8:1. Borrning/slag 96/80 mm, volym 2 316 cm<sup>3</sup>. Max effekt 116 hk (85 kW) vid 5 400 r/min. Max vridmoment 185 Nm vid 2 700 r/min.

### KRAFTÖVERFÖRING

Motorn fram, bakhjulsdrift, 4- eller 5-växlad låda, alternativt automat.

### FJÄDRING OCH HJULSTÄLL

Skruvfjädring med fjäderben och krängningshämmare fram och bak. Fram undre triangellänkar, bak stel axel i bakåtriktade bärarmar, moment- och tvärstag.

### STYRNING

Kuggstång, servo. Vändcirkel 9,8 meter.

### BROMSAR

Skivor fram och bak.

### HJUL/DÄCK

Fälg 5,5 tum. Däck 185/70 SR 14.

### MÅTT/VIKT (cm/kg)

Axelavstånd 264, längd 478, bredd 171, höjd 143, spårvidd fram/bak 143/136. Tjänstevikt 1 360, maxlast 420. Bränsletank 60 liter.

### PRESTANDA

Acceleration 0-100 km/h 12,5 s, toppfart 170 km/h. Bränsleförbrukning vid 90 km/h 0,78, 110 km/h 0,93, stad 1,34 l/mil.



Rost i bakluckan finns på nästan varje 245. Även i övrigt är 240-serien en rostburk – kolla nogga överallt före köp.

Glapp i bakvagnen och i framvagnens spindelleder hör till vanligheterna.

Ojämn bromsverkan, rostiga bromsskivor och kärvande ok är vanliga problem på 240.

Servostyrning är ett måste. Kolla att pump och styrväxel håller tätt.



är så konstigt. Enligt Teknikens Världs mätningar drar en vanlig GL runt litern i snitt, vid stadskörning stiger förbrukningen till 1,34.

Köptips: Det finns mängder av Volvo 240 att välja bland. Därför kan du kosta på dig att vara kräsna, köp först när det riktigt rätta, rostfria, exemplaret dyker upp.

### Priserna är på väg nedåt, 240 börjar bli gammal i hallarna

Volvohandeln gör sitt bästa för att hålla upp priserna, men 240 är obehagligt på väg ner i prislister. Pruta stenhårt eller leta hos andra bilfirmor. Bland privatannonser kan du göra klipp, men det ställer högre krav på dig som köpare. □

### Så mycket kostar reservdelarna

Avgassystem, komplett	2 182
Katalysator	2 794
Bromsklossar, runt om	596
Strålkastare, komplett	1 507
Framskärm	1 519
Koppling, komplett	1 025

**Summa 9 623**



### Volvo 240 är testad i Teknikens Värld nr

22/74, 23/74, 1/75, 24/75, 10/77, 16/77, 2/78, 15/78, 18/78, 24/78, 6/79, 20/79, 23/79, 7/80, 15/80, 3/83, 4/83, 25/83, 22/84, 22/87, 10/89, 15/89, 16/89.

**+** Totalekonomi, slitstyrka, utrymmen.

**■** Bränsleförbrukning, vintergenskaper, osmidighet.

### Köp Teknikens Världs artiklar om begagnat

Beställ våra artiklar om begagnade bilar genom att sätta in 60 kr per artikel på postgiro 9 32 84 – 8, Bonniers Specialtidningsförlag och ange på talongen vilket/vilka nummer du vill ha.

Glöm inte att också ange ditt namn och adress.

Alfa Romeo GTV6 2,5	7/92	Opel Kadett	23/93, 5/95
Alfa Romeo 164	4/96	Opel Astra	18/96
Audi GT	7/92	Opel Vectra	10/96
Audi 80	13/95	Opel Omega	23/95
Audi 100	11/92, 13/97	Peugeot 106	25/96
BMW 3-serie (E30)	14/91, 11/94	Peugeot 205 GTI	2/92, 17/94
BMW 3-serie (E36)	20/97	Peugeot 205	19/97
BMW 5-serie (E34)	20/95	Peugeot 405	2/96
BMW 5-serie (E28)	4/97	Peugeot 605	23/97
BMW 7-serie	11/96	Porsche 924	12/94
Chevrolet Caprice	1/97	Porsche 944	12/94
Chevrolet Van	10/94	Porsche 911	12/94
Chrysler Voyager	5/96	Porsche 928	12/94
Citroën BX	20/96	Range Rover	22/96
Citroën XM	8/96	Renault Clio	8/97
Citroën Xantia	17/97	Renault 19	14/96
Fiat Croma	4/91	Rolls-Royce	24/94
Ford Escort	15/93	Suzuki Swift	2/92
Ford Escort XR3i	19/94	Saab 99/90	7/97
Ford Mondeo	5/97	Saab 900	13/93, 5/95, 22/97
Ford Sierra	24/93, 5/95	Saab 9000	11/92, 18/93, 14/97
Ford Scorpio	1/96	Toyota Corolla	19/93
Honda Accord	2/97	Toyota Carina II	3/96
Honda CRX	16/94	Toyota Celica	1/92
Jaguar XJ6/XJ12	18/95	Toyota Camry	15/96
Jeep Cherokee	17/96	Toyota Previa	6/97
Mazda 323	21/96	Toyota Supra	7/92
Mazda 626	14/93	VW Golf	24/92, 22/93, 5/95
Mercedes 190	14/91, 15/94	VW Golf 92-97	18/97
Mercedes 200	13/96	VW Passat	9/97
Mitsubishi Galant	19/96	Volvo 440/460	6/96
Mitsubishi Pajero	16/97	Volvo 480	11/95
Nissan 200 SX	1/92	Volvo 240	3/91, 16/93, 5/95
Nissan Primera	22/95	Volvo 740	11/92, 20/93, 15/97
Nissan Maxima	16/96	Volvo 760	9/96
Nissan Micra	21/97	Volvo 850	24/95, 11/97

### Så mycket kostar en Volvo 240

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
<b>240 GL</b>	10 000	12 000	14 000	16 000	18 000	22 000	25 000	32 000	42 000	52 000	65 000	80 000	95 000	102 000
<b>245 GL</b>	12 000	14 000	16 000	18 000	21 000	26 000	30 000	37 000	47 000	57 000	70 000	85 000	100 000	107 000

Priserna är ungefärliga och avser bilar som rullat cirka 1 500 mil per år.