



240-serien granskas

# VARAR VOLVOS VÄRDE?

Den begagnade bilmarknaden är sex gånger så stor som nybilsmarknaden. Det är lätt att få information om nya bilar, men det är svårt att få veta något om begagnade. Den som köper en ny bil köper också en viss trygghet. Den finns i garantin. Den som köper en begagnad bil har inte samma trygghet. Vi bilägare inleder här en ny granskning av den viktiga beg bil-marknaden. Sveriges vanligaste bil – Volvo 240-serien – får inleda, en bil som snart tillverkats i en miljon exemplar. Vi bilägares Sven Zettergren ger alla fakta om Volvos förtjänster och fel, om saker du bör se upp med.

Foto Ulf H Holmstedt

□ □ Volvos gamla slogan – Volvos värde varar – kom att naggas åtskilligt i kanten när 140-serien introducerades 1966.

Medan PV- och Amazon-modellerna gjorde sig kända för en osedvanligt god hållbarhet, blev 140-serien i många stycken Volvos sorgbarn. Volvos rykte som kvalitetsbil blev åtskilligt skamfilat.

Men Volvo har repat sig. 1975 kom 240, och av allt att döma kommer den här modellserien åter att föra Volvo upp bland kvalitetsbilarna.

Trots att 140 och 240 för en oinvidig verkar tämligen lika varandra, finns här stora skillnader i uppbyggnaden och konstruktionen.

Skillnaderna ligger både på motorsidan, kraftöverföring, hjulupphängning, fjädring, styrning och karossuppbyggnad. Trots likheterna med 140 kan således 240-modellerna betecknas som en helt ny serie bilar.

Ett val av en modell ur 240-serien är för beg-bilsköparen ett säkert val av bil. De återkommande anmärkningarna är betydligt färre än på den äldre 140-serien.

Det innebär att det mesta på bilen är bra sett ur hållbarhetssynpunkt. Den nya generationen Volvo-motorer med överliggande kamaxel, har visat sig tillförlitliga och väl utprovade.

Framvagnen av McPherson-

typ saknar så gott som helt anmärkningar. Tillsammans med den nya kuggstångsstyrningen har Volvo 240 blivit en betydligt mera lättkörd bil än både 140 och Amazon.

Den längre nosen ger en säkrare deformeringszon vid frontalkrock. En lätt bil att köra är det också, även om körglädje inte direkt är 240:ans kännetecken. Volvo har istället siktat på att göra den här bilen till en säker och funktionell transportapparat.

Att man lyckats visar försäljningsstatistiken. Volvo är Sveriges särklassigt mest sålda bil.

Men även om vi nu enas om att 240 blivit en bra Volvo, så finns det för beg-bilsspekulanten en del saker att se upp med. Här följer det du ska titta närmare på.

## ■ Lackskador

Volvos verkligt stora problem har sedan 1973 varit en typ av rostskador som många betecknar som "fläcktyfus". Bubblor har på många bilar slagit upp ur lacken på de mest oväntade ställen. På tak, mitt på dörrar och skärmar utan direkt anknytning till slitage eller vanvärd.

Allt det här hänger ihop med att Volvo sedan 1973 använder en ny och miljövänligare lackavdelning. I samband med den här omläggningen av lackeringsprocessen tvingades man använ-



## SNABBFAKTA

- Från modellåret 1975 till och med 1979 har Volvo tillverkat totalt 997 909 bilar av 240-serien. Den miljonte 240:an är således nära.
- Den mest tillverkade modellen är 244 som tillverkats i 481 317 exemplar (130 800 sålda i Sverige). Därefter

kommer modell 245 som tillverkats i 264 754 ex. (84 200 sålda i Sverige). Två dörrarsmodellen har sålts i 52 800 exemplar i Sverige.

- I Sverige har Volvo 202 återförsäljare och 250 auktoriserade verkstäder.

da nya typer av miljöofarliga grundfärger.

Tillsammans med en allt lägre kvalitet av bilplåt gjorde det att rosten sköt fart ur porer i bilplåten, under lackskiktet. Det kunde i värsta fall blomma upp redan när bilen var ett halvår gammal.

Idag lär Volvo ha kommit över problemen, men det innebär att många bilar ur 240-serien, från 75 till och med 78 har råkat ut för de här skadorna.

Volvo har dock varit generös när det gäller garantin på dessa lackskador, och det innebär att de flesta bilar som råkat ut för problemen har blivit omlackade. Som spekulant på Volvo-bilar från 73 års modell till en del 78:or, kommer du säkert att märka att många bilar lackats om. En svag skiftning i nyans på lacken, eller rester av tejpband på fönsterlister ger dig besked.

Det märkliga är att lackproblemen inte funnits på samtliga

bilar. Det finns alltså ytterligare faktorer som påverkat skadornas uppkomst, men Volvo väljer att behålla de exakta orsakerna för sig själv.

Överhuvud taget har Volvo i det här fallet gjort allt för att inte skapa panik bland sina bilkunder. Den utsträckta lackgarantin – två år eller 6 000 mil på modeller fram till 78 – är ett bevis för detta.

Inom parentes kan nämnas att även andra biltillverkare råkat ut för samma problem, men inte alls visat samma generösa inställning till en förlängning av garantin på lackskador.

## ■ Kallstartproblem

Det andra stora problemet med Volvos 240-serie har varit ständigt återkommande kallstartproblem. Det hänger främst ihop med en för låg tändeffekt i förhållande till typ av tändkablar.

Tändkablar måste nämligen

vara radioavstörda enligt en överenskommelse med Televerket. På de första modellerna ur 240-serien valde Volvo att använda en så kallad koltändkabel som emellertid lätt bröts av och orsakade ett tändningsbortfall som mest gjorde sig påmind vid kallstart. Vid varm motor hoppade tändgnistan över i alla fall.

Eftersom kablarna fortfarande måste vara radioavstörda, har Volvo löst problemen genom att ta fram en utbytessats bestående av bland annat kraftigare tändspole, andra brytare med hårdare fjädrar och ett förkopplingsmotstånd. Den här satsen får av någon anledning inte säljas över disk till privatkund, utan bilen måste lämnas in på verkstad för utbyte.

Den som funderar på en 240 bör således se till att bilen har den starkare tändspolen. Annars får man kallstartproblem, förr eller senare.

## ■ Avgasreningen

Volvos ambition att skapa en så avgasren bil som möjligt, sätter också sina spår. När kallstartproblemen väl har lösts, visar det sig också att de låga koloxidvärden som fabriken vill ska vara standard, ger tomgångsproblem när motorn blivit varm.

Många bilar ur 240-serien går därför ryckigt på lågvarv beroende på en alltför snällt inställd

bränsleluftblandning.

Bilprovningens gränsvärde för CO-halten är 4,5 procent. Volvos rekommenderade inställning ger 2,5 procent. För att undvika ryckigheten i motorn, samt kanske också risk för ventilsador, ställer därför många av Volvos egna auktoriserade verkstäder in förgasarsidan så att CO-halten på tomgång blir 3,5 procent. På så vis har verkstäderna själva kommit till rätta med problemet.

Den här egenheten märks mest i automatväxlade bilar, som brukade tjuvstanna litet då och då. Det kan vara bra att veta att felet för det mesta är lätt åtgärdat.

## ■ Startmotorn

På 240-modellerna av årgång 75 till och med 77 användes en startmotor vars så kallade bändxdriv efter hand ofta slår sönder kuggarna i startkransen. Eftersom en motor ofta stannar på exakt samma ställe, betyder det att vissa kuggar i startkransen blir hårt slitna.

Är du spekulant på en bil av dessa årsmodeller ska du alltså prova att starta motorn ett flertal gånger och lyssna efter missljud.





# VARAR VOLVOS VÄRDE? (forts)

Ljudet man hör om kuggen är sliten är ett metalliskt klingande ljud i samma ögonblick som startdrevet slår in i startkuggkranen på svänghjulet.

Reparationen är ganska dyrbar. Speciellt om bilen har automatväxellåda. Hela startkranen måste bytas ut, plus nytt bändixdrev på startmotorn.

## Bakaxel

De första modellerna ur 240-serien har också haft vissa problem med bakaxlarna. Passningen mellan dreven i bakaxelväxeln har inte varit den rätta, vilket gjort sig tillkänna genom ett alltmer tilltagande oljud från bakaxeln.

Lyssna alltså efter missljud i bakaxeln, för uppstår felet idag på en bil av äldre årgång, får du stå för kostnaden själv.

## Skivbromsar

Volvo 240 har skivbromsar både på fram- och bakhjulen. På många bilar har skivorna fram utsatts för så kallade materialvandringar, vilket gjort skivorna lätt skeva. Det här märks direkt om man håller lätt i ratten vid en inbromsning. Ratten får då fram och tillbaka som vid rattfrossa.

Dessa materialvandringar i framskivorna orsakas av ojämna kylning av skivornas båda sidor. Numera har Volvo kommit till rätta med problemet genom att använda en ny materialkombination i skivorna.

Handbromsen verkar separat

på trumbromsar på bakhjulen. Den justeras på Volvo 240 mycket lätt inifrån bilen.

## Strålkastartorkare

Den mest återkommande anmärkningen från Svensk Bilprovning när det gäller kontrollen av 240-modellerna, är strålkastartorkarna. På modellerna från 75 till och med 78 drivs strålkastartorkarna med en motor. Smuts i vissa leder gjorde efter hand att motorn fick arbeta för tungt, varvid den ofta brändes sönder.

De bilar som reparerats av den här anledningen, har försetts med ett gummiskydd över lagringsytan på varje torkaraxel. Åtgärden ökar motorens hållbarhet, men kontrollera alltid att strålkastartorkarna verkligen fungerar på den bil du är spekulant på.

Från 79 års modell drivs torkarna av två motorer, och problemet lär med detta vara undantaget.

## Övrigt

Den som kommit i kontakt med bilar ur Volvos 140-serie försedda med D-Tetronic elektroniska bränsleinsprutning berättar säkert om motorn i många fula ord. Mera opålitlig och svårsvardad motor får man leta efter.

På 240-serien använder man en mekanisk bränsleinsprutning,

K-Tetronic, som visat sig mycket tillförlitlig.

Det finns ingen anledning, vad vi kunnat ta reda på, att dra sig för att välja en bränsleinsprutad bil ur 240-serien. Skillnaden i tillförlitlighet mellan de båda systemen lär vara som natt och dag.

Kolla också att fönsterhissarna på främre dörrarna fungerar perfekt. På många bilar där rutan vevats upp och ned ofta lossnar ett fäste så att rutan går snett i sitt spår. Det märks bäst då rutan är helt uppvädd. Ena sidan glipar då.

## Framvagnen

240-seriens framvagn är av så kallad McPherson-typ. Med fjäder och stötdämpare sammanbyggda.

På de flesta bilar sitter det här fjäderbenet helt fixerat i karossen. Men på Volvo 240 är cambervinkeln, dvs hjulens lutning i sidled, omställbar.

De första årsmodellerna av 240 var tungstyrda och visade tendens att slita mer på främre däckens utsida, varför senare årsmodeller har fått en ändrad cambervinkel.

Äldre bilar kan således slita framhjulens ojämnt. Men genom att 240:ans fjäderben går att ställa om, är det här ett fel som är lätt att komma tillrätta med. Cambervinkeln ska vara i det närmaste noll.

## Gör det själv

Genom sin storlek, inte minst i motorrummet, är 240 en bil som är ganska lätt att jobba med för den som känner sig händig. Men de flesta bilar i 240-serien är försedda med den nya B 21-motorn. Med överliggande kamaxel, aluminiumtopp och många slangar och sladdar som för bara en del år sedan, innan de nya avgasbestämmelserna trädde i kraft, inte fanns. Hemmapularen har således en hel del nytt att lära sig som framför allt har att göra med avgasreningen.

Men Volvo har gjort och kommer framöver att göra det ännu lättare för dem som vill meka själv. Man har i första hand tagit fram en rad utförliga instruktionsböcker för reparationsarbeten. Dels för verkstadsfolk, dels för den glade amatören.

För den senare kategorien kommer också bland annat Bilia, störste återförsäljaren i Sverige, att bygga ut servicen. Fri utlåning av handböcker planeras, plus särskild personal anställd enbart för att hjälpa gör det själva till rätta med tips.

Det våras för Volvos hempularelare!

Reservdelspriserna på originaldelar ligger bra till vid en prisjämförelse med andra bilmärken. Men till Volvo finns dessutom gott om ännu billigare piratdelar. Men se upp så att en eventuell garanti fortfarande gäller vid byte till piratdelar. □



Strålkastartorkarna på modell 75-78 går ofta sönder. Det ska finnas en gummitätning över lagring en på torkar axeln.



Kontrollera att fönsterhissarna drar upp fönstret rakt i ramen. Kan ibland gå sönder.

## Årsförändringar

## Priser

75



De första 240-modellerna rullade av Volvos tillverkningsband hösten 1974, men samtliga såldes som 1975 års modell. Tre motoralternativ, dels den äldre B 20-motorn med gjutjärnstopp och lågt placerad kamaxel 82 hk DIN, dels den nya B 21-motorn, med lättmetalltopp och överliggande kamaxel. 97 hk med förgasare, 123 hk med bränsleinsprutning.

| Modell          | Nypris/jan    | 2 000 mil | 4 000 mil | 6 000 mil | 8 000 mil | 10 000 mil |
|-----------------|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 242L            | 28 400        | 21 500    | 19 750    | 17 750    | 15 700    | 13 600     |
| 245L            | 32 000        | 25 000    | 23 300    | 21 200    | 19 150    | 17 100     |
| 242/244DL       | 29 900/30 600 | 23 750    | 22 000    | 19 950    | 17 900    | 15 850     |
| 245DL           | 34 100        | 26 100    | 24 300    | 22 300    | 20 200    | 18 200     |
| 244GL (E-motor) | 37 500        | 26 800    | 25 000    | 22 800    | 20 500    | 18 300     |

76



Förändringarna på 76 års modell är helt omöjliga att se utanpå vagnen. I kombination med soltak kunde dock samtliga bilar fås metalliclackade. Föregående år fanns endast den dyraste GL med metalliclack. Effekten på B 21-motorn höjdes till 100 hk. Växellådan, med en lägre etta, ny för året. Combimodellen med GL-motor försvann ur sortimentet.

|                 |               |        |        |        |        |        |
|-----------------|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 242L            | 32 100        | 24 100 | 22 400 | 20 300 | 18 300 | 16 200 |
| 245L            | 36 200        | 27 550 | 25 750 | 23 750 | 21 750 | 19 650 |
| 242/244DL       | 35 100/35 900 | 26 300 | 24 600 | 22 500 | 20 500 | 18 400 |
| 245DL           | 38 100        | 28 650 | 26 900 | 24 850 | 22 800 | 20 700 |
| 244GL (E-motor) | 43 200        | 30 300 | 28 400 | 26 100 | 23 900 | 21 500 |

77



Den enda yttre förändringen på årsmodell 77 är sidobakluset på bakre stänkskärmarna. Den gamla B 20-motorn försvann och ersattes av B 19, med lägre slagvolym än B 21, men med exakt samma utseende. Det visade sig emellertid att efterfrågan på bilar med den här något mindre motorn - 90 hk - var så liten att den bara hängde med årsmodellerna 77 och 78.

|                 |               |        |        |        |        |        |
|-----------------|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 244L            | 35 700        | 26 650 | 24 950 | 22 900 | 20 900 | 18 750 |
| 245L            | 38 300        | 30 100 | 28 400 | 26 300 | 24 300 | 22 250 |
| 242/244DL       | 37 200/37 500 | 28 900 | 27 200 | 25 000 | 23 000 | 20 100 |
| 245DL           | 40 000        | 31 250 | 30 200 | 27 350 | 25 600 | 23 450 |
| 244GL (E-motor) | 44 440        | 33 700 | 31 800 | 29 500 | 27 350 | 24 900 |

78



Den här årsmodellen känns igen på flera detaljer. Dels svarta backspeglar, nytt dörrlås, grill med kromad ytterkant, mindre lutning på det diagonala bandet i Volvomärket på grillen. Ny sidodekorlist med plastförstärkning. Klädseln på dörrarnas insidor gjordes om så att de försågs med ett par mindre fack, en ofta kritiserad brist på de tidigare modellerna. Inga tvådörrarsmodeller tillverkades.

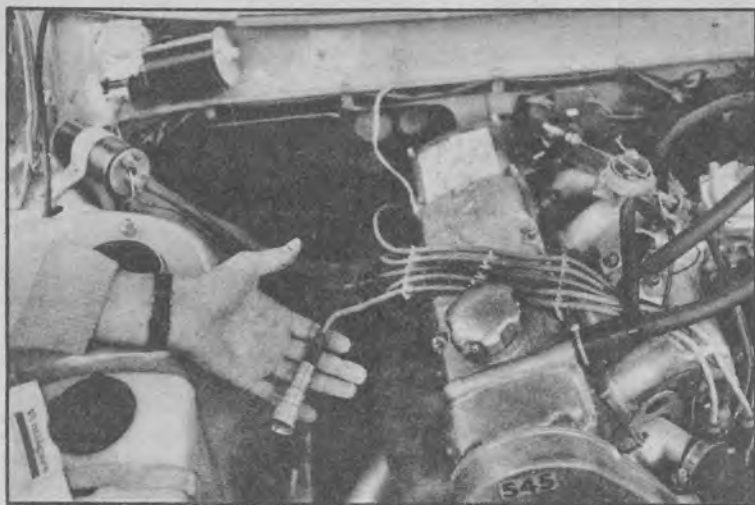
|                 |        |        |        |        |        |   |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|---|
| 244L            | 43 500 | 29 200 | 27 550 | 25 450 | 23 400 | - |
| 245L            | 46 300 | 33 500 | 31 250 | 28 400 | 26 300 | - |
| 244DL           | 46 700 | 32 300 | 30 000 | 27 200 | 25 100 | - |
| 245DL           | 48 500 | 34 000 | 32 800 | 29 200 | 27 350 | - |
| 244GL (E-motor) | 54 600 | 37 400 | 35 500 | 34 100 | 31 900 | - |

79



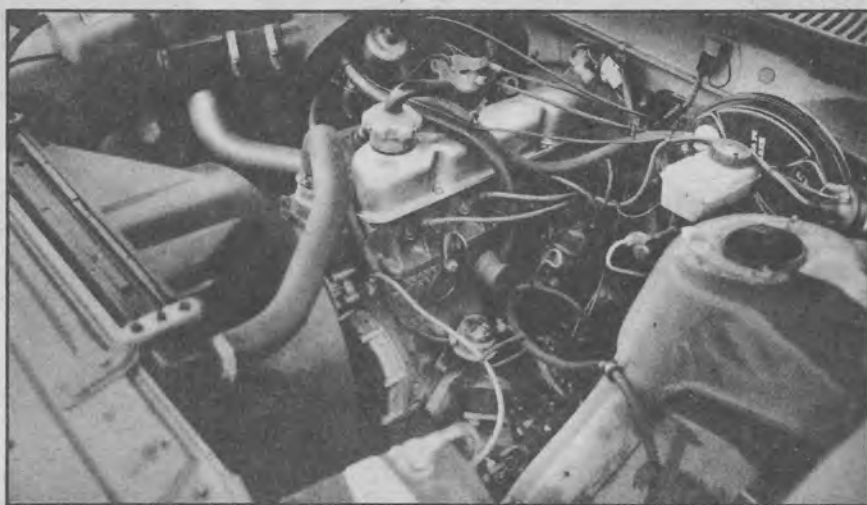
De största yttre förändringarna på 240-serien gjordes detta år. Bakdelen på sedan-modellerna gjordes om och blev litet mer avrundad. Strålkastarna blev fyrkantiga, på DL-modellerna kvadratiska, medan GL, GLE och GT-modellerna fick rektangulära strålkastare och en smalare grill. Det finns således två olika fronter på 79:orna. Endast GT-modellen tillverkades i tvådörrarsutförande.

|        |        |        |        |        |   |   |
|--------|--------|--------|--------|--------|---|---|
| 244DL  | 45 200 | 32 600 | 30 900 | 27 700 | - | - |
| 245DL  | 48 500 | 34 800 | 33 250 | 28 500 | - | - |
| 244GL  | 48 400 | 33 600 | 31 900 | 28 700 | - | - |
| 245GL  | 51 600 | 35 800 | 34 250 | 29 500 | - | - |
| 244GLE | 59 900 | 42 200 | 40 600 | 39 200 | - | - |

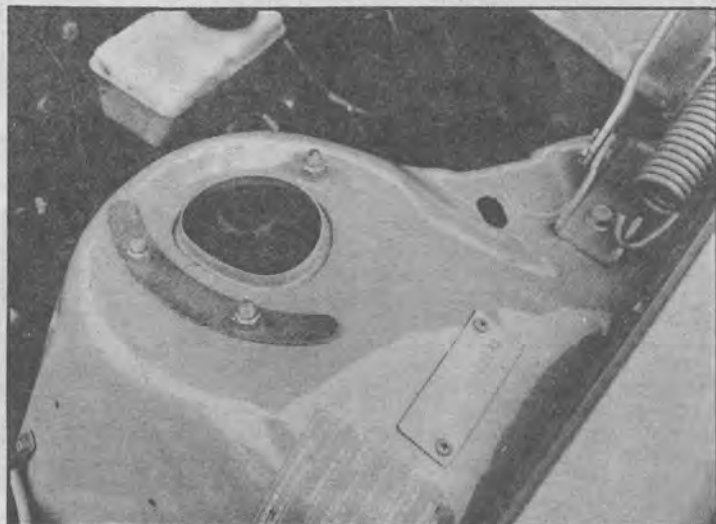


På äldre modeller finns ofta kallstartproblem som beror på för låg tändspoleffekt. Utbytessatser finns.

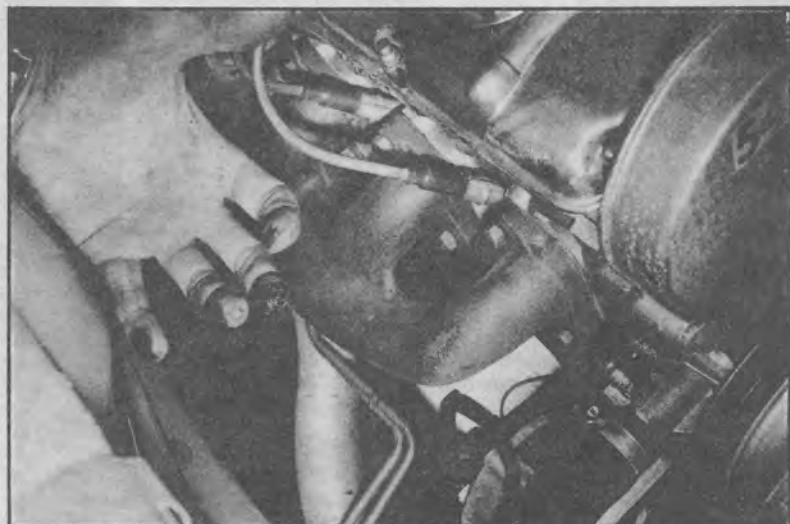
Den äldre B20-motorn (bilden), med lågt placerad kamaxel, finns i L-modellerna 75 och 76. Ersättes sedan av B19-motorn med överliggande kamaxel. B21-motorn är dock den vanligaste.



De främre bromsskivorna blir ofta skeva på äldre 240-bilar. Beror på ojämna kylning av skivornas båda sidor. Utbytesskivor finns som billigare en reparation.

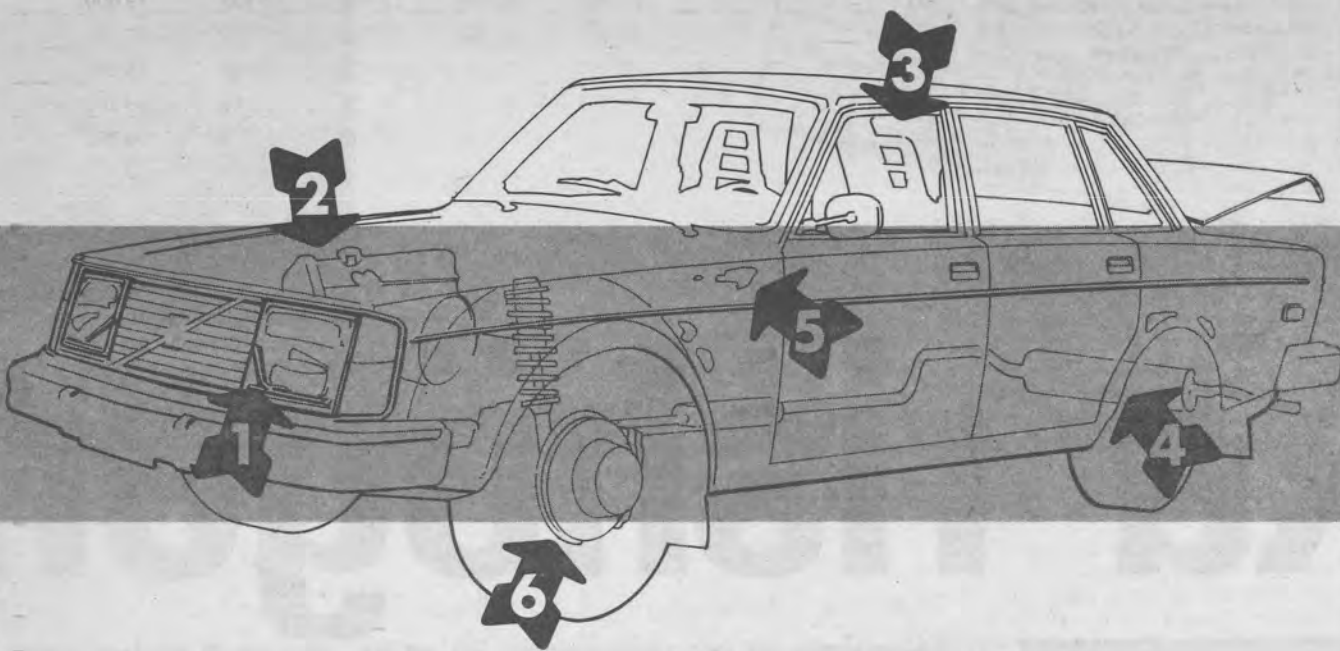


Här ses övre infästningen av ett framhjuls fjäderben på 240-serien. Infästningspunkten är flyttbar i sidled, vilket innebär att man kan ändra framhjuls cambervinkel. På äldre modeller ur 240-serien stod cambervinkeln fel vilket slet framdäckens utsida och gjorde styrningen tung. Lätt att ändra i samband med en framvagnskontroll.



Äldre B21-motorer läcker ofta olja från kamaxel och vevaxeltätningen på motorns framsida. Efter en motortvätt märks inte det på motorn, men ett sätt att avslöja det är att känna efter om det finns färsk olja på skyddsplåten under motorn.

## Bilens svaga punkter



- |                      |              |
|----------------------|--------------|
| ① Strålkastartorkare | ④ Bakväxel   |
| ② Motor              | ⑤ Rostskador |
| ③ Fönsterhissar      | ⑥ Bromsar    |

## Så läser du tabellen

Priserna härintill anger bilens marknadsvärde. Det är detta pris man får för bilen vid byte till en ny modell hos en märkesåterförsäljare. Vid byte dras eventuella reparationskostnader av från inbytespriset. I vissa fall drar man också av belopp i storleksordningen omkring tusen kronor om bilen inte är metalllackad eller om den saknar servostyrning. Alu-fälgar och automatlåda ger inget extra. Soltak ökar priset med cirka 400 kronor. Märkeshandlaren lägger sedan

vid sin försäljning på omkring 15 procent för att täcka sina kostnader. Priserna ovan kan också sägas vara representativa för de man får betala för bilen vid ett privat och kontant köp. Men glöm inte att pruta för risktagandet för oväntade skador. Kolla bilens skick och dra av för reparationskostnader på samma sätt som bilhandeln.

**Kommentar:** Volvos märkesåterförsäljare gör allt för att söka hålla upp priserna på begagnade 240. De

priser man där tar ut, ligger många gånger betydligt över bilhandelns egen sk MRF-lista. Det hela gör att det finns stora prisvariationer på begagnade 240 och vi gissar nog inte helt fel om det är många Volvo-ägare som blivit obehagligt överraskade när Volvo-handeln räknat ut inbytespriset på deras Volvo. Det är också notabelt att många Volvohandlare räknar ner beg bilpriset om bilen är utrustad med manuell växellåda. En sänkning på mellan 500-600 kronor är inte ovanlig.

Många av problemen som uppstått på 240-serien kan betecknas som barnsjukdomar och gör sig därför mest påmind på äldre bilar och de som gått långt. Fabriken har efter hand förbättrat bilens svaga punkter och från årsmodeller 78, 79 är många av felen avhjälpta. Här följer kortfattat de detaljer man ska se upp med.

① **Strålkastartorkarna** på samtliga bilar av modellår från 75 till 78 har fått hög anmärkningsprocent av Svensk Bilprovning. Lagringen av torkaraxlarna har kärvat och motorerna bränts sönder. Från 79 års modell drivs torkarna av två motorer.

② **Motor** Den nya B21 motorn (B19 av samma typ förekommer ytterst sparsamt) har visat sig vara en hållbar motor. Oljeläckage vid främre vevaxel- och kamaxeltätningen har dock varit vanlig på tidigare modeller. Startmotorerna bendixdrev var felslipat på de första modellerna. Slet på startkranen. Kallstartproblem beroende på tändspole med för låg tändeffekt. Hög bränsleförbrukning på tidigare modeller. För båda felen finns utbytessatser.

③ **Fönsterhissar** De främre sidorutorna, som dras upp och ned ofta, hamnar snett beroende på att ett fäste går av.

④ **Bakväxel** Tidigare modeller hade felaktigt inställda avstånd mellan dreven i bakväxeln. Ger oljud, alltmer tilltagande, från bakaxeln.

⑤ **Rostskador** Ett av Volvos problem har varit rostskador som på vissa modeller blommat upp lite varstans på karossen. Problemen började redan 1973 på 140-serien, men i och med 78 års modell lär denna speciella typ av rostskador ha försvunnit. När det gäller den vanliga typen av rostskador, är bilar ur 240-serien i allmänhet för nya för att allvarliga rostangrepp ska ha uppstått. Framskärmarnas övre, bakre infästning får man se upp med. Från 79 års modell har 240 innerstängskärm som standard. En bra idé är att låta montera dit sådana på bilar av äldre årgångar. Är kombimodellen 245 bilen du är intresserad av, titta efter rostskador på och runt bakkörren.

⑥ **Bromsar** De främre bromsskivorna har på äldre modeller utsatts för ojämna kylning vid inbromsning som efter ett tag fått skivorna att bli skeva. Det märks lätt om så är fallet då bilen bromsas och man håller lätt i ratten. Ratten får då fram och tillbaka som vid rattfrossa.