

historia



1927 – 14 april var Jakob klar, den första Volvo-bilen. Bakom projektet stod SKF:s pengar, Assar Gabrielssons säljkunskaper och Gustaf Larssons akniskänedom. Cirka tusentals sådana är bilar byggdes, öppna, täckta och last.



1936 – I mitten av trettioalet slog strömlinjeformen igenom. PV 444 kostade 5 800 kronor, en billig bil och Volvos första försök att priskonkurrera.



1944 – På våren byggdes tre prototyper, på hösten var bilen klar för produktion. Första PV 444 kostade 4 800 kronor, ett mycket lågt pris och många anade pengar på att sälja köpekontrakt. Sedan-modellen tillverkades till 1965.



1956 – Volvo 122, Amazon hette den i Sverige, byggdes som en exportsatsning. Samma år avgick Volvos Assar Gabriellsson och Gunnar Engellau blev ny VD.



1959 – P1800 presenterades och väckte uppmärksamhet. Tillverkningen lades till en början i England och kom inte igång förrän 1961.



1966 – Volvos satsning på USA-marknaden ökades med hjälp av 144 som presenterades på höstkanten. Fanns till en början bara med fyra dörrar. Byggdes fram till 1974.



1974 – Volvo 240, än mer anpassad efter USA-beställningar med stötkropp och annat, gjorde Volvo till ett aktat bilmärke i USA.



1976 – Året innan hade Volvo köpt in sig i holländska DAF:s personbilsfabrik, inte helt utan giftiga kommentarer. Men -76 kom Volvo 343 som svar på tal, och kritiken mildrades.



1982 – Volvo 760, svenskbyggd USA-lyx, föregångare till Volvos 80-talssatsning på arvtagaren till 240.



Volvo 240

ALLEMANSRÄTTEN

Sveriges mest sålda bil, Volvo 240, är nästan en svensk allemansrätt. Den byggdes för att säljas i USA och blev bästsäljare i Sverige, attraktiv också på beg bil-marknaden. Hur är den som begagnad?

Av Sven Zettergren och Anders Arhammar
Teckningar: Herbert Müdsam

□ □ Volvo 240 har nu tillverkats i 1,7 miljoner exemplar. Cirka 20 procent har sålts i Sverige, ungefär lika många har hamnat i USA. England är den tredje största marknaden.

Det är snart nio år sedan bilen presenterades och av allt att döma är det snart dags för arvtagaren Volvo 740.

Verkstads- och försäljningsfolk ur Volvos egna led börjar redan sörja Volvo 240, för det har blivit en bra bil nu, säger man. Det är synd att den ska försvinna, vare sig det nu sker i år eller nästa år, och ersättas med något som ännu är ett oskrivet blad.

Det är alldeles tydligt att Volvo-folk numera lärt sig bilens fel och förtjänster. Mycket som var problem med bilen från början är nästan glömt. Årsmodellerna från 79 och framåt är dömda allmänt av Volvo-folk som mycket robusta och hållbara. De typiska felen är få. Att ha hand om de nyare Volvo-modellerna ur 240-serien på verkstad verkar vara ett ganska nervlugnande jobb.

Men Volvos auktoriserade bilhandel är en sak. Där har man för det mesta hand om bilar som sköts med regelbundna servicear av försägarägaren.

När bilen säljs i andra hand börjar ofta märkesservicen att halta och bilen hamnar på icke auktoriserade Volvo-verkstäder. Dit skickar Volvo inga service-meddelanden och därför är det viktigt för beg bil-spekulanten att känna till bilens brister. För trots sitt väl inarbetade kvalitetsrykte finns det en del saker att se upp med.

Fläckrosten

Volvos första stora problem med 240 var rost, något som man minst av allt önskade med tanke på sin kvalitetsimage. Men det var inte rostskador i vanlig mening i första hand, utan en typ av fläckrost som blomnade upp lite varstans på karossen. Till utseendet påminde det om stenscottsskador, men fläckarna var placerade på sådana ställen att det omöjligt kunde vara den typen av skador. Den här rostskadan kunde visa sig efter ett år eller två.

Orsaken var att söka i lackeringsprocessen. Förmodligen lackerade man in smuts eller fukt mellan plåt och grundlack och varje sådant ställe blev sedan en rosthård.

För att råda bot på problemen införde Volvo en förlängd lackgaranti. De flesta som reklamerade skadan fick gratis omlackning.

För Volvos del kan problemet därmed tyckas vara ur världen. De bilar som drabbades var modellerna 75, 76 och 77. På 78 års modell bytte man lackprocess och sedan har den här typen av rostskador inte förekommit.

Men i praktiken finns problemen kvar. Kvaliteten på lackjobben varierar. Många omlackade bilar av de tre första årsmodellerna har fått ny fläckrost.

Volvo 240 försågs först 1979 med innerskärmar fram. Modellerna innan har problem med rostiga framskärmar. Titta på skärmens ovansida mot vindrutan och på skärminfästningen under huven på samma ställe.

Startproblemen

Bilen har haft både kall- och varmstartproblem, allt beroende på årsmodell. De första årsmodellerna hade kallstartproblem, men det rättades till med kraftigare tändspole, nya tändkablar och ett så kallat förkopplingsmotstånd. Alla bilar som lämnades in på auktoriserad service ska enligt Volvo ha fått dessa delar utbytta, men det finns ändå skäl att kolla upp det i samband med ett beg bil-köp av de äldre modellerna till 78.

Startsvårigheterna kunde också bero på för snålt inställda förgasare. Från fabrik rekommenderar man en

CO-halt som ligger betydligt under gränsvärdet på 4,5 procent. Men genom att ställa lite rikligare än fabriksrekommendationen, brukar motorn starta lättare.

Senare årsmodeller kan ha vissa varmstartproblem, en detalj som hänger ihop med att man tvingades flytta luftfiltret när bromsservoaggregatet blev större.

Det gör att förgasaren hamnar långt över luftintaget. Då motorn är varm stannar bensingaser i luftroret utanför förgasaren och motorn får för mycket bränsle i startögonblicket.

Det enda som hjälper är att tram-pa gasen i botten till dess motorn gått igång, säger Volvo-verkstan.

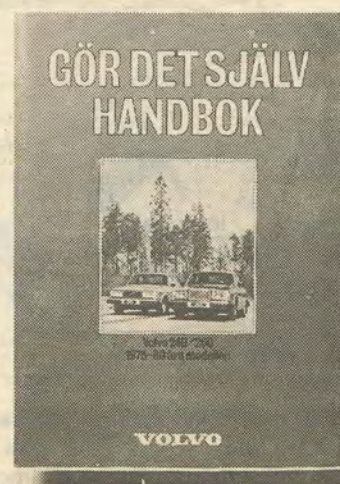
I sammanhanget bör också påpekas att de bränsleångor som samlas i insugsröret framför förgasaren kan lukta in i bilen. Det rör sig om små mängder, men kan verka

laga själv

□ Den som vill laga sin Volvo 240 själv, har det väl förspant. För det första är bilen i sig själv av en enkel konstruktion, det är gott om svängrum under motorhuven och de flesta detaljer är lätta att komma åt.

Dessutom har Volvo givit ut en Gör det själv-handbok som omfattar det mesta som en hemmfixare kan våga sig på. Bokens senaste upplaga omfattar 240- och 260-serien av 1975 till och med 1980 års modell, den är 172 sidor tjock och faktiskt ett föredöme i sitt slag.

Reservdelspriser ligger bra till i jämförelse med andra bilmärken. Det finns även utbytesdetaljer utan Volvos märkesstämplar i tillbehörsbutikerna till betydligt lägre pris.



Gör det själv – en mycket fin handbok för både mindre och större arbeten.

U1B 1/2 -83



Rost – bilarnas fiende nummer ett och ett stort problem för några av Volvos äldre modeller.



Strålkastartorkare – har en benägenhet att gå sönder på äldre modeller.



Värmestolen – en liten kontakt som slutar att fungera och ger kalla morgnar till jobbet.

typiska fel

□ Allt beror på årsmodell och ägarens skötsel. Volvo har successivt rättat till diverse fel, varför de är ganska årsmodellsbundna.

Bilar som lämnats in på regelbundna servisar har fått tillgång till olika utbytessatser som inte kunnat köpas av privatpersoner över reservdelsdisk.

En sådan detalj är förstärkt tändspole, med förkopplingsmotstånd och nya tändkablar. Äldre 240 var svårstartade kalla och verkstaden bytte dessa detaljer i samband med service. Kolla gärna att din bil har den nya, kraftiga tändspolen. Gäller bilar till 78 års modell.

Rost var till en början ett stort problem på Volvo 240. Mest framströmad var en typ av fläckrost som blommade upp lite varstans på karossen. Problemet omfattar många bilar av årsmodellerna 75 till och med 77, som dock i de flesta fall lackades om av Volvo på en

förlängd lackgaranti. Men den som har en sådan här bil, alternativt är spekulant på en omlackad bil av dessa årsmodeller, ska veta att bättringslack sällan eller aldrig sitter lika bra som originallack. Risken finns att orsaken till fläckrosten fortfarande finns kvar under lacken. Från och med 78 års modell bytte Volvo lackeringsmetod och problemen med fläckrost var ur världen. 79 års modell fick inner-skärmar fram. Tidigare rostade skärmarna med början upptill mot vindrutan (se bild).

Strålkastartorkare är en anordning som ger bilägaren både glädje och bekymmer. Volvo 240 har riktiga torkarblad som är effektivare än högtrycksspolning, men samtidigt också tryggare för fel. Samtliga modeller som har runda lampor, dvs fram till och med 78, har ett krångligt system bestående av en drivmotor och vajrar som driver

torkarmarna.

De kärvade lätt med resultat att motorn drog för tungt och brändes. Kolla att de fungerar på ditt begagnatobjekt! Tillsammans med den nya grillen på 79 års modell har bilen två torkarmotorer som driver direkt på torkaraxeln (se bild). Ett säkrare system som dock ändrades på 82 års modeller och därmed blev än mer tillförlitligt. Tidigare krånglade ofta avstängningen, torkarna vispade fram och tillbaka i ojämn takt ända till dess båda hamnade i bottenläge.

Värmestolen är en anordning som Volvo lancerade tidigt. Kanske borde man lagt ner mer jobb på att förbättra den, och dessutom ha den i passagerarstolen. Fel är tämligen vanliga. Vanligen är det bara en sladd som går av (se bild), men termostatkontakten kan också gå sönder. Ganska enkelt att laga, men helst bör stolen tas bort. □

oroande om man inte vet vad det är.

En Volvo-verkstad som Vi bilägare talade med om just detta problem påpekade att det finns ett kolfiltret att sätta fast vid insugsröret som förhindrar bensinlukten att sprida sig in i bilen. Kolfiltret lär finnas på de bilar Volvo säljer till Kalifornien. Kan köpas som extra tillbehör.

Det rör sig trots allt bara om små mängder bensinångor och det märks bara strax efter avstängning av varm motor.

■ Klunk i bakaxeln

Klunk i bakaxeln hörde till problemen med de första årsmodellerna. Ytterligare en detalj som Volvo säger sig ha åtgärdat på garantin, men att döma av de brev Vi bilägare fått från Volvo-ägare finns många som fortfarande har detta problem med sin bil.

Det är i första hand bilar fram till 78 års modell som drabbades av bakaxeloljudet. Orsaken är ett glapp i den inre lagringen av de båda drivaxlarna till bakhjulen. För att åtgärda felet måste bakaxeln monteras isär. En fjäderbricka anbringas sedan på varje axel invid kardan som trycker drivaxeln utåt så att klunkljudet försvinner.

Eftersom det här felet bara uppstår på äldre bilar har garantitiden gått ut, så det gäller att se upp vid ett begagnatbil-köp. Reparationen kostar åtskilliga tusenlappar.

Startmotorproblem är en annan detalj som drabbade de första årens bilmodeller. Gör gärna upprepade startförsök med äldre bilar ur 240-serien, för det finns risk att startkranen kan sakna kugg på vissa ställen.

Kontrollera att fönsterhissarna fungerar. De kan hoppa ur läge på äldre bilar och rutan kommer snett i sin fönsterram.

■ Kolla bromsarna

Volvo 240 har skivbromsar på samtliga hjul. Två olika fabrikat av bromsok används, det är viktigt att känna till vilket då man ska köpa bromsbelägg. Som begagnatbil-spekulant bör man också kontrollera att bilen har bra bromsar. Av naturliga skäl drar många sig för att börja panikbromsa vid en kort provkörning av en begagnatbil, men vi ska ge ett annat tips.

När det blir fel på Volvos bromsar brukar ofta bromsskivorna bli skeva. Vanligen beror det på att bromsen bara trycker på ena sidan av skivan. Värmefördelningen blir felaktig.

Genom att bromsa ytterst försiktigt och samtidigt hålla fjäderlätt i ratten märker man lätt om en bromsskiva är skev. Ratten rycker då fram och tillbaka, eller det hörs oljud från bakhjulen.

Räkna med att en bromsrenovering kan innebära en stor utgift. Skeva skivor kan sällan eller aldrig svaras jämna. Och med skeva skivor brukar också följa trasiga bromsok.

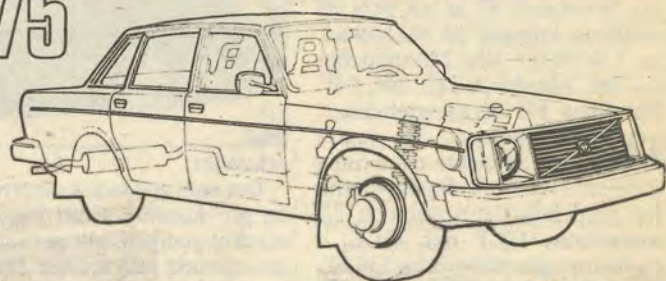
Volvos värmestol bör man också kolla funktionen på. Den går sönder ibland.

Strålkastartorkarna på 240 är effektiva när de fungerar. Men tyvärr krånglar de ofta på äldre bilar. Numera behöver bilarna inte ombesiktigas om torkarna inte fungerar hos Svensk Bilprovning, men naturligtvis bör de lagas i alla fall. Vid ett begagnatbil-köp bör man självklart kolla att de fungerar, för det kostar vanligen mer än man tror att laga.

Solen har sina fläckar, Volvo 240 har sina fel och brister. Men i stort är Volvo värd den försäljningsposition den har. En robust bil som rullar många bekymmersfria mil. Det har en lång rad av Vi bilägares läsare berättat för oss. Men låt inte detta faktum hindra dig från att kolla ditt begagnatbil-objekt noga. □

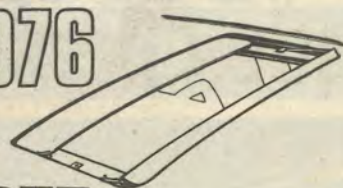
förändringar

1975



240-serien började tillverkas hösten 1974 men såldes som 75 års modell. Bilen fanns med tre motoralternativ, dels den gamla B 20-motorn, men också med den nya B 21-motorn med förgasare alternativt bränsleinsprutning.

1976



I stort sett samma bil som 75, men sollucka kunde nu fås i kombination med metalliclack. Lägre utväxling på ettans växel, effekthöjning på förgasarmotorn.

1977



Den enda yttre förändringen är sidobakluset som monterades på samtliga bilar. Gamla B 20-motorn försvann och ersattes av B 19, i princip en mindre B 21-motor. Ringa efterfrågan och B 19-motorn finns bara -77 och -78.

1978



Flera yttre detaljer särspråglar denna årsmodell. Svarta bakspeglar, nytt dörrlås, ny grill med mindre lutning på det diagonala bandet med Volvo-märket. Kraftig sidodekorlist i plastförstärkning. Ny dörrklädsel med fack.

1979



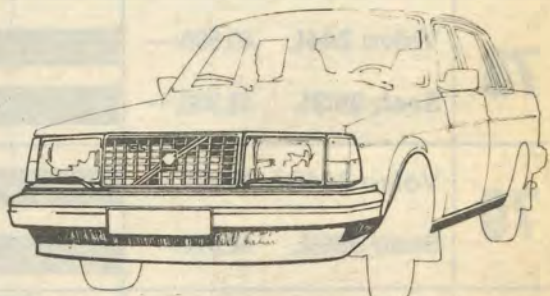
Ny grill och nya strålkastare, ombyggd bakdel med mjuk avrundning. Notabelt är att det finns två utformningar av grillen. DL- och GL-formen. DL har samma breda grill som 78 års modell, kombinerat med fyrkantiga strålkastare. GL har en mindre grill, med större rektangulära strålkastare. DL var billighetsmodellen, GL såldes mest.

1980



Årets stora Volvo-nyhet var vidvinkelbakspeglarna. I övrigt var modellurvalet detsamma som 1979.

1981



Nya, kortare stötfångare både fram och bak, spoiler som standard. Ändrad placering av strålkastarmotorn, sparkskydd på tröskellådan som målats svart för att ge intryck av att bilen blivit lägre.

1982



Ingen utifrån synlig förändring, men dimbakljus blev standard på alla bilar. Tänds separat med strömbrytare på instrumentbrädan.

forts

En detalj förtjänar påpekas i sammanhanget. Flera Volvo-verkmästare Vi bilägare talat med vill avråda från köp av bromsbelägg annat än sådana som säljs som originaltillbehör. Visst fungerar de en tid, somliga lika bra som originalen, men ingen finns uppger Volvo-folket – att bromsmaterialet kladdar av sig så att en klots fastnar. Följden blir att bara ena sidans broms i synen trycker på ena sidan och skivan blir skev. Volvo har haft problem med skeva bromsskivor, men tror sig nu kommit till rätta med det genom nya material i beläggen.

Det senaste är asbestfria bromsbelägg som har fördelar utöver att man slipper den miljöfarliga asbesten.

Bromsar Bromsklotsar

Byte bromsklotsar

Anvisningarna gäller i allt tillämpligt både bak- och frambroms, ATE och Girling.

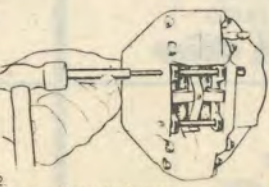
Verktyg: Domkraft, pallbockar, polygriptång, hammare, stor skruvmejsel, dom 3 mm, nyckel för hjulmutter, ev. utdragare.

Material: Bromsklotsar. Ev. styrpinnar och låsfjäder.

A. Bromsklotsarna bör bytas när det återstår cirka 3 mm av beläggens tjocklek. Beläggen får under inga omständigheter slitas ner under 1,5 mm.

Så gör Du:

1. Palla upp bilen och ta av hjulen. Märk framhjul så att de kan monteras i samma läge och man undviker ombalansering. (Se sida 132)



2. Ta bort ev. låsfjäder för låspinnarna. Använd dom (3 mm) för att slå ut övre låspinnen. Håll fast dämpningsfjädern och ta bort den. Slå ut undre låspinnen.

3. OBS! Rör ej bromspedalen när klotsarna är borttagna! Rör bromsklotsarna inte! Rör inte på bromsytan!

Med utförliga teckningar och en ingående text kan även den inte så händige klara av till exempel ett bromsbyte.

V-B 1/2-8

Nybilsprov

Det bästa sättet att känna igen en Volvo 83 årsmodell är att titta på odelbeteckningen på bakluckan. Ån i år heter alla 240-modeller st-240. Alltså inte 242, 244, 245. Det finns två förgasarmodeller, med B21-motorn, den andra med B23 - 2,1 respektive 2,3 liters igvolym. Dessutom finns två modeller med bränsleinsprutande 2,3 ersmotorer, GLT och GLE. I da bilarna ger motorerna 136 hk, illnaden är att GLT är en "sportire" variant med fastare fjärding a. Volvo Turbo är dyrast ur 240-rien. Motorn ger 155 hk och bilen celererar från 0-100 kmh på nio



sekunder.

Det som gör största intrycket vid en provkörning är att bilen verkar mycket gedigen, allt ger intryck av genomtänkt hög kvalitet. Den GLT-modell vi provade har fasta köregenskaper utan slängighet vid hård kurvtagning. Vål avvägd styr- och bromsservo underlättar köregenskaperna.

På något underligt sätt ger 240

modell 83 intryck av ny fräschör. Den ser nättare ut än man tidigare kom ihåg 240-modellerna. Allt detta hänger samman med de nya stötfångarna fram- och bak som gör bilen 10 cm kortare, spoiler som standard, de svartmålade rutarna på GLT-modellen och den svartmålade tröskellådan - standard på alla bilar. Trots sina nio år ligger 240 fortfarande rätt i tiden. □

Gör bilen personlig



Volvo 240 är Sveriges mest lida bilmärke och det är därför utlurigt att det finns mängder av lbehör som kan göra den här bilen era personlig. Spoiler, fälgar, ripes och dekaler säljs både av olvo och en lång rad tillbehörsfiror. Motortrimning av 240-seriens nsinmodeller är emellertid ett oblem beroende på våra svenska gasbestämmelser. Endast 75 års odell av 240 kan lagligen trimmas r svenskt bruk, från 76 års modell h framåt måste bilens motor kla-

ra avgasnormerna. Men Volvo har tagit fram en turbosats med svensk avgascertifiering för dom som vill höja effekten på motorn.

Den passar endast förgasarmodeller. Vi bilägare provbyggde en 245 med Volvos turbotrimning (se bild). Visst axade den bättre, men 6 000 kronor plus en relativt besvärlig montering är i mesta laget, tyckte vi. I synnerhet som man plötsligt saknade en högre slutväxel, servo-styrning och kraftigare bromsar. □



Så tycker ägaren



Milojevic Vukoslav 80 års modell, 23 600 mil:

- Jag har kört Volvo i sju år. På den här har jag haft problem med generatortorn, startmotorn och så har jag fått byta stötdämpare fram. Dessutom har fönstren gått sönder i bakdörrarna, två gånger, när dörrarna stängdes. Framdörrens infästning är släpp.

Lena och Staffan Lundin, 78 års modell, 8 500 mil:

- Vi behövde en bruksbil med gott om plats för familj och grejer ut till landet, så det blev en Volvo. Annars är vi inte direkt överförtjust i bilen, men Volvo har ett bra servicenät och det finns gott om reservdelar. - I början hade vi stora problem med att bilen inte startade, men det löstes genom garantin.

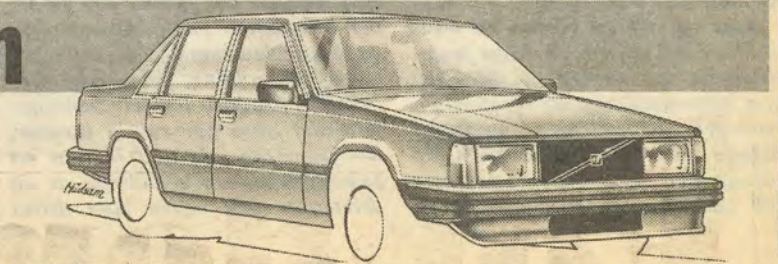


Owe Bergström, 79 års modell, 15 000 mil:

- Jag är så nöjd med bilen. Den har bara gått fint. Det tycker jag är det viktigaste att bilen startar ordentligt på morgnarna. Mitt enda problem har varit att det läcker in glykol i kupén. Dessutom har det börjat komma rost, speciellt runt bakrutan.

I framtiden

□ Nästa generation Volvo 240 kommer med all sannolikhet att heta Volvo 740. Bilen kommer i stort att se ut som Volvo 760, men får annorlunda huv, front, spoiler och kanske också annorlunda lutning på bakrutan. Motorerna i 740-serien är 240-seriens fyrcylindriga, 760 har de sexcylindriga motorerna. För Volvos del torde dock försäljningsstarten av 740-serien vara ett problem eftersom nuvarande 240 säljer bra, nybilsförsäljare och verkstadsfolk anser att bilen nu i det närmaste är helt fri från "barnsjukdo-



mar". Förmodligen kommer Volvo att lösa problemet genom att sälja 240 och 740 parallellt en tid för att få en mjukare övergång till den nya modellen. Vi bilägares tips är att 740 presenteras i år och börjar säljas på höstkanten som 84 års modell. Skälet är att det måste komma

en ny Volvo 340 innan 1985 beroende på nya USA-regler för bränsleförbrukning bl a. Tidsmässigt ligger en ny 340 efter 740, och båda bilarna bör vara i produktion till 1985 om Volvo ska kunna fortsätta sina säljframgångar i USA. □

Beg-priser

Årsmodell	Bilmärke/nypris	40.000:-	30.000:-	20.000:-	10.000:-
75	Volvo 244DL 31.900:-		2.000 mil	5.000	10.000
	Saab 99L 32.700:-		2.000 mil	5.000	10.000
76	Volvo 244DL 35.900:-		2.000 mil	5.000	10.000
	Saab 99GL 35.500:-		2.000 mil	5.000	10.000
77	Volvo 244L 37.600:-		2.000 mil	5.000	10.000
	Saab 99 GL 39.700:-		2.000 mil	5.000	10.000
78	Volvo 244L 43.500:-		2.000 mil	5.000	10.000
	Saab 99GL 43.200:-		2.000 mil	5.000	10.000
79	Volvo 244DL 45.200:-		2.000 mil	5.000	10.000
	Saab 99GL 42.800:-		2.000 mil	5.000	10.000
80	Volvo 244DL 48.000:-		2.000 mil	5.000	10.000
	Saab 99GL 47.300:-		2.000 mil	5.000	10.000
81	Volvo 244DL 52.700:-		2.000 mil	5.000	10.000
	Saab 99GL 50.800:-		2.000 mil	5.000	10.000
82	Volvo 240 4-d 58.500:-	5.000 mil	10.000		
	Saab 99GL 57.400:-	2.000 mil	5.000	10.000	

□ Här kan du se vad Volvo 240 kostar begagnad, beroende på hur långt den gått och vilken årsmodell den har. Leta fram raden för din årsmodell. Markera med en penna på stapeln hur långt bilen har gått. Läs av högst upp. Observera att du läser av från höger till vänster på krontalen. Priserna jämförs med fyradörrars-modellen av Saab 99. De två bilarna har prismässigt följt varandra genom åren - med få undantag.

1979 var det till exempel en skillnad på 3 400 kronor mellan bilarna i inköp. Det beror på att Saab det året presenterade sin nya serie 900, och därför medvetet höll nere priserna på 99:orna. Detta har emellertid inte inverkat på begagnat-priserna, som för 79 års modell visar samma tendens som för övriga år. Volvos värde varar, en slogan som står sig åtminstone i denna jämförelse. Priserna är tagna från MRF-listan våren 1983. □

Hör av er, PENGAR ATT TJÄNA

Fem vinnare som kommit med synpunkter på Volvo som begagnad bil har dragits. De fem är: Kjell Johansson, Kristianstad, Hasse Forsberg, Göteborg, Leif Tegman, Saltsjöbaden, Herman Johansson, Umeå, Lars Ekelundh, Kinna, och de får varsin bensincheck på 100 kronor.

Nu vill vi gärna ha synpunkter på Opel Kadett som begagnad bil, speciella typfel, men också vad som har varit bra med bilen. Glöm inte årsmodell och miltal.

Skicka era synpunkter till Vi bilägare, 113 87 Stockholm. Märk kuvertet "Begbil".

Vi lottar i vanlig ordning ut fem bensincheckar på 100 kronor bland dem som skickar in uppgifter.