

**Sicherheit aus Schwedenstahl – dieser Slogan machte Volvo berühmt. Und den Typ 240 bekannt. Der kantige Wagen ist seit Jahren ein Tip für alle Typen, die Experimente scheuen**

**E**s gibt sie, die Mitmenschen, die keine Experimente wünschen. Weder im Job noch mit den Frauen, geschweige denn hinsichtlich der Finanzen. Und dennoch: Sie suchen das Individuelle. Zugreifen wollen sie aber erst, wenn sie wissen, daß es auch etwas von Dauer ist. Das passende Auto für diesen Charaktertyp: ein Volvo 240.

Er ist so, wie die geschilderten Mitmenschen: kalkulierbar in Preis, Unterhalt und Fahrverhalten. Im allgemeinen lebt er auch lange, und in jedem Fall distanziert er sich von der automobilen Masse.

Der erste Blickkontakt mit dem 240 erzählt uns, was die skandinavischen Designer bevorzugen: klare und gerade Linien. Vom Scheinwerfer bis zum Rücklicht trägt wohl kein anderes Auto so viele rechte Winkel. Das macht den 240 fraglos zum Individuum mit einem Höchstmaß an Übersichtlichkeit. Sollte man meinen. Doch nach hinten betrachtet, macht es Mühe, den Heckabschluß beim Einparken zu taxieren.

Am weitesten verbreitet ist das Modell mit der 2,3-Liter-Maschine, je nach Baujahr mit einer Leistung von 110 bis 136 PS gesegnet. Ein solides Triebwerk, das hohe Drehzahlen scheut und im Zweckverband mit der schweren und aerodynamisch widrig gestalteten Karosserie nicht zum zügigen Fahren animiert.

Wie der Motor, so vermittelt auch das Fahrwerk dem Piloten das Gefühl, ein Modell zu bewegen, das technisch nicht



Fotos: Heimer Schuldt

Nummer Sicher: Ein Sachverständiger untersucht den Gebrauchten

## Modellgeschichte

- 8/74: Modelleinführung
- 9/81: 2,3-Liter-Motor mit 112 PS
- 8/83: Modellpflege. Frontpartie der Baureihe 760 angepaßt. Heruntergezogener Kofferraumdeckel. Herumgezogene Rückleuchten, Chrom auf den Stoßfängern, Frontspoiler in Schaufelform, Turbo mit 154 PS, 2,4-Liter-Diesel-Sechszylinder mit 82 PS
- 12/84: Kat-Modell (113 PS) eingeführt, Turbo (mit 155 PS, Fünfganggetriebe löst Viergang ab
- 9/88: Vorstellung des Sondermodells „Classic“
- 9/89: Scheinwerfer mit Leuchtweitenregulierung
- 2/91: Sondermodell „GL Family Edition“ mit Dachreling am Kombi



Vergaser-Modelle: durch kräftiges Wackeln auf festen Sitz prüfen



# Autofahren auf Nummer Sicher



Wasserpumpe: Wenn's hier tropft, ist ein Austausch fällig

mehr auf der Höhe der Zeit ist. Schwerfällig umrundet er die Kurven, schlechtes Pflaster läßt die Hinterachse lustlos stöhnen: „Ich bin so starr und bockig.“

Doch der Dialog zwischen Fahrer und Auto gleicht bei genauem Hinören einer klaren Abmachung. Sie lautet: Läßt du mich in Ruhe, dann lass' ich dich in Ruhe. Genau das richtige Vehikel also für ausgeglichene Menschen. Sozusagen eine Trutzburg auf Rädern. Denn hinsichtlich der Karosserie-Qualität gibt es im Crash-Falle wenig Zweifel für die Insassen – sie genießen traditionell höchste Leibwacht.

## Trotz Schwedenstahl: Ältere Modelle rosten

Weniger Genuß am Volvo hat die Straßbenwacht, denn der 240 gilt – ordentliche Pflege vorausgesetzt – als zuverlässig.

Doch wie bei jedem Gebrauchtwagen sollte vor dem Kauf eines älteren 240 eine gründliche Prüfung stattfinden. Auf der Hebebühne offenbart sich, ob Motor und Getriebe ölundicht sind, ob die Auspuffanlage kurz vor dem Exitus steht und wie weit die vorderen Bremsscheiben schon an der

Lesen Sie weiter auf Seite 105

## Aktuelle Gebrauchtwagenpreise Volvo 240

Typ	Türen	kW/PS	Neupreis	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982
Turbo	4	114/155	(33 750)	-	-	-	-	-	-	9 400	7 650	6 050
GL	4	82/111	(24 990)	-	-	-	-	-	-	8 450	6 750	5 550
GL	4	81/110	(27 980)	-	-	-	-	11 850	10 600	8 450	-	-
GL	4	83/113	(31 550)	-	-	16 850	14 600	12 450	-	-	-	-
GLE	4	100/136	(29 711)	-	-	-	-	-	-	-	7 650	6 400
GLE Kat	4	83/113	(33 200)	-	21 150	18 200	15 950	13 450	11 550	-	-	-
GL Classic Kat	4	85/115	32 900	23 700	21 350	-	-	-	-	-	-	-
Kombi Turbo	5	113/154	(36 690)	-	-	-	-	-	-	10 500	9 350	7 650
Kombi GL	5	82/111	(28 630)	-	-	-	-	-	-	10 450	8 600	6 750
Kombi GL	5	81/110	(31 330)	-	-	-	-	13 900	12 550	10 450	-	-
Kombi GL	5	83/113	(35 100)	-	-	20 350	17 350	14 600	-	-	-	-
Kombi GLT	5	98/133	(33 400)	-	-	-	-	-	12 250	10 300	-	-
Kombi GLE Kat	5	83/113	(36 800)	-	23 850	21 200	18 450	15 550	13 550	-	-	-
Kombi GL Kat	5	85/115	(37 400)	26 750	24 050	-	-	-	-	-	-	-
GLD	4	58/79	(34 500)	24 500	22 250	18 900	16 050	-	-	-	-	-
GL Classic	4	58/79	(33 900)	24 600	22 350	19 050	-	-	-	-	-	-
Diesel	4	60/82	(28 690)	-	-	-	-	-	11 650	9 500	8 100	6 650
Diesel GL	4	60/82	(31 290)	-	-	-	15 350	13 600	-	-	-	-
Kombi GLD	5	58/79	(38 100)	27 550	24 850	22 250	18 900	-	-	-	-	-
Kombi GL Classic	5	58/79	(37 900)	27 700	25 000	22 250	-	-	-	-	-	-
Kombi GL	5	60/82	(34 740)	-	-	-	18 200	15 950	13 600	11 450	9 900	7 900

Quelle: Schwacke; ehemaliger Neupreis in Klammern; Preise ausgewählter Modelle



Fotos: Heiner Schuldt

Markant: Design und Arbeitsplatz des großen Schweden sind unnachahmlich



## Mögliche Macken

- Wasserpumpen undicht
- Zahnriemen gerissen
- durchgebrannte Zylinderkopfdichtung
- Feuchtigkeitsempfindliche Zündverteiler
- Batterie kocht dank defektem Regler über. Folge: Korrosion an der Akku-Halterung
- defekte Gaszüge
- defekte Spritpumpen
- lockere Vergaser
- Ölverlust Getriebe (Automatik)
- Auspuff rostet durch
- Kantenrost

Verschleißgrenze arbeiten. Rost ist beim 240 allem Schwedenstahl-Image zum Trotz leider doch ein Thema. Zwar verlässen Volvo-Autos das Werk traditionell mit gutem Unterboden- und Hohlraumenschutz, doch wie ältere Modelle zeigen, findet der Roststraß genügend geheimnisvolle Pfade zu den vielen Kanten des Schwedenwagens. Deshalb stets die Radläufe, Abschlußbleche hinten sowie sämtliche Kanten an Türen und Kofferdeckel untersuchen.

Bahnt sich erst der Rost den Weg durchs Blech, muß der möglicherweise günstige

Kaufpreis in einem anderen Licht gesehen werden: Original-Ersatzbleche sind bekanntlich nicht billig und treiben die Reparaturkosten deutlich in die Höhe.

Der wahre Volvo-Fan bevorzugt in so einem Falle lieber die jüngere, etwas teurere, dafür aber rostfreie Offerte. Getreu seiner Philosophie: keine Experimente.

**Gesamturteil: empfehlenswert**

Nächsten Montag in *Auto Bild*:

## Fiat Ritmo

Ich bin

Auto  
Bild

Tester

Gerald Wenge (23) fährt einen Volvo 246 GLD (Bj. 79, 74 kW 100 PS). Kilometerstand: 167 000. Verbrauch: elf Liter.

„ Mein Volvo ist ein geräumiges Fahrzeug, das sich auch auf langen Strecken angenehm fahren läßt. Die Sitze sind bequem, die Fahrgeräusche relativ leise. Sehr vorteilhaft ist die Servolenkung. Bisher rostet der Wagen kaum. Aber: Nach 145 000 Kilometern gab's Motorschaden. “



Der Volvo 244 GL (Bj. 81, 79 kW/107 PS) von Rolf Meier (59) hat einen Kilometerstand von 143 000. Verbrauch: um 14 Liter.

„ Mein Volvo bietet hohen Sicherheitskomfort. Er ist leise und bequem. Der Motor könnte im Anzug etwas spritziger sein, aber wenn er läuft, dann läuft er. Die Ausstattung ist eher mäßig, die Ladekante zu hoch. Reparaturen gab es kaum, und der Rost hält sich noch in Grenzen. “



## Das kosten Reparaturen

Kotflügel (ohne Lack)	750 Mark
Scheinwerfer	330 Mark
Bremsscheiben vorn 2x	420 Mark
Bremsklötze (Satz vorn)	160 Mark
Getriebe 5-Gang AT	3600 Mark
AT-Motor ohne Anbauteile	7000 Mark
Lichtmaschine AT	490 Mark
Anlasser AT	550 Mark
Wasserpumpe AT	300 Mark
Auspuffohne Kat	1300 Mark

Preise inkl. Lohn und Mehrwertsteuer am Beispiel 240 GL von 1987; regionale Schwankungen möglich

## Leserzeugnis Volvo 240

Ein treuer *Auto Bild*-Leserestertkreis umgibt den Volvo 240. „Ich fahre Volvo, weil ich durchaus zu schätzen weiß, was dieses Auto zu bieten hat!“ *Auto Bild*-Lesertester Kurt Handke bestätigt die Eindrücke vieler Volvo-Fahrer. Besonders geschätzt werden die Zuverlässigkeit, die Sicherheit und das Platzangebot. Beachtliche 86 Prozent äußern sich positiv über ihren Volvo 240. Probleme gibt es hauptsächlich mit dem Werkstattservice: 26 Prozent sind unzufrieden damit. Der Rost nagt schon an 14 Prozent der Volvos, und je zehn Prozent melden Ärger mit den Bremsen und der Verarbeitung. Sieben Prozent klagen über Startprobleme, und je fünf Prozent ärgern sich über Schwierigkeiten mit Motor und Getriebe. Doch diese Mängel würden immerhin 90 Prozent der *Auto Bild*-Lesertester nicht davon abhalten, sich wieder einen Volvo 240 anzuschaffen. *Auto Bild*-Lesertester Herman Kühnke: „Solange mein 240 so zuverlässig und sicher ist, werde ich ihm treu bleiben, so wie er mir treu ist.“ Größer kann das Lob an ein Auto eigentlich kaum ausfallen.

Helmut Ritz (48) legte mit seinem Volvo 245 D (Bj. 83, 60 kW/82 PS) 138 000 Kilometer zurück. Verbrauch: sieben bis acht Liter.

„Vorteile des Volvo Diesel sind der geringe Verbrauch, das gute Platzangebot und wenig Reparaturen. Leider muß ich aber auch einiges bemängeln: Das Auto ist lahm, klappert, und die Türschlösser klemmen. Ein weiterer Nachteil: Man kann kaum noch etwas selber machen.“



Angelika Bartnick (40) fährt einen Volvo 244 GLD (Bj. 79, 60 kW/82 PS) Kilometerstand: 266 000. Verbrauch: neun bis zehn Liter.

„Positiv bewerte ich das Platzangebot, die Servolenkung und das gute Startverhalten. Der Wagen vermittelt ein sicheres Fahrgefühl und ist gut für den Anhängerbetrieb geeignet. Negativ: der Rost im Kofferraum und an den Radläufen. Defekt waren bisher nur die Einspritzdüsen.“

