



Den ursprungliga formen står sig rätt bra, de runda strålkastarna var mer lyckade än de fyrkantiga som kom på 1979 års modell.



En 244 GL -84 på High Chaparral i Småland tillsammans med en upphottad PV och en 245 i bakgrunden.

30-ÅRSJUBILEUM:

Containern blir klassisk

I USA kallas 240 för "swedish brick", svensk tegelsten. Här hemma har vi älskat denna stryktåliga och rymliga bruksbil så mycket att vi inte har gett den några öknamn, bara muttrat "container" om designen – eller kanske snarare bristen på design. Annars är det "två-för-ti" för hela slanten och fortfarande används bilen flitigt, 30-årsjubileet till trots.

TEXT: KJELL BROBERG FOTO: VOLVO

Staffan Borglund skrev så här i Aftonbladet för två år sedan: "hittar du en plåtfrisk 240 och rostskyddar regelbundet kan du behålla bilen livet ut. Hemska tanke!" Den klungheten är nog typisk för vår inställning till 240, bilen är så långt bort från den snabba, vackra sportvagnen man kan komma – samtidigt som 240 tjänstgör troget till bråkdelen av kostnaden att hålla igång den lynniga skönheten. Volvo 240 fyller 30 år, men har rötterna i 140 som presenterades redan som -67 års modell. Det här var en period då Volvo prioriterade trafiksäkerheten på bekostnad av körglädjen, det var nästan fult att ha roligt bakom

ratten. Idag är inställningen annorlunda, nu kan säkerhet och prestanda rymmas samtidigt, men i början av 70-talet var attityden strikt grätonad och säkerhetsfundamentalistisk.

DEN TRYGGA VÄGEN

Volvo var inte ensamma om att klä sig i säck och aska. Bilindustrin var ifrågasatt av både politiska och miljömässiga skäl och det blev inte bättre av att världen stod inför sin första oljekris. Volvo reagerade hårt och lade ned sitt ambitiösa storbilsprojekt och valde istället den trygga vägen att vidareutveckla gamla 140.

De amerikanska krocksäkerhetslagarna skärptes vilket fick designkonsekvenser i form av otypliga stötfångare på många bilar, men få tillverkare gick så långt som Volvo. 1972 visade man upp VESC, Volvo Experimental Safety Car som byggdes i 10 olika utföranden. Redan 140 var en genomtänkt säkerhetsbil, men i VESC gick man betydligt längre. Här fanns mycket av sådant som anses självklart idag: deformationszoner, säkerhetsbur runt passagerarutrymmet, krockkuddar och stötfångare som tål en krock i låg fart. Ingen kunde klaga på det avancerade säker-

Volvo VESC

5,5 meter långa Volvo Experimental Safety Car hade många konstruktionslösningar som blev standard långt senare. Plus några som övergavs, till exempel de automatiska säkerhetsbältena som även tillverkarna i USA arbetade med. Fronten deformeras på ett förprogrammerat sätt och motorn sköts in under bilen vid en krock.

Framstolarna hade enormt tjocka ryggstöd som skulle fånga upp baksätesspassagerarna och i dörrarna fanns sidokrockbalkar. Nackskydden var aktiva och fälldes upp vid en krock.

Konstruktionen skulle tåla att bilen släpptes i marken från 2,4 meters höjd utan att taket trycktes in mer än 75 mm. Det fanns krockkuddar i lite olika utföranden, bland annat en i hatthyllan som fungerade som bakre nackskydd. Totalt byggdes 10 olika versioner av VESC.



Volvo 260



Flagskeppet Volvo 164 var en 144 försedd med längre nos och rak 6-cylindrig motor. 164 sålde bra både utomlands och i Sverige där den var landets mest sålda 6-cylindriga bil. Redan 1966 hade Volvo, Renault och Peugeot börjat utveckla en V8 tillsammans, men till slut enats om att en V6 var bättre. Kvar blev dock den 90 grader stora vinkeln mellan blocken, som var mindre bra i en V6-motor och gav vibrationer i vissa varvtal. Volvos version av den fransktillverkade aluminiummotorn kallades B27 och var på 2 664 cc och 140 hk med insprutning. Den nya lyxbilen hette 264 och kom samtidigt med 240-serien som 1975 års modell. En förgasarsversion av 264 med 125 hk kom som 1976 års modell och samtidigt började Volvo tillverka herrgårdsvagnen 265. Den franska V6:an fick snabbt dåligt rykte, den förbrukade tändstift med alarmerande hastighet och många verkstäder misskötte den servicekrävande helaluminiummotorn. Mycket av problemen löstes med B280 inför 1987 års modell, bland annat byggdes vevaxeln om för att ge jämnare gång, men då var 264 och 265 nedlagda för länge sedan – introduktionen av Volvo 760 GLE i februari 1982 var förstas dödsstöten för den mindre lyxmodellen.

“Battleship handling, battleship looks”, skrev engelska tidningen Car..

- ▶ hetstänkandet bakom VESC-bilarna, men designen var desto mer kontroversiell. Raka linjer och ett underbett av enorma proportioner - framstötångaren skulle kunna tryckas in 18 cm utan karoskadorn. När 140-serien av -74 års modell presenterades på hösten 1973 började vi ana att underbettet skulle komma i produktion. Stora, otypliga USA-stötångare drabbade linjerena 140 som fick en "ljugarbänk" i nosen.

Farhågorna besannades året därefter. Volvo 240 presenterades som en lättversion av VESC, komplett med många av experimentbilens innovationer. Idag är vi så vana vid 240-seriens utseende, att vi inte kan förstå reaktionerna då för trettio år sedan.



1984 fick även 245 turbomotor och Volvos första riktiga prestandakombi var född. 245 Turbo blev en stor framgång utomlands.

“Battleship handling, battleship looks,” skrev engelska tidningen Car – Volvo 240 hade enligt deras åsikt ett slagskepps manövergenskaper och utseende.

Cars bedömning var kanske vitsig, men inte rättvis. 240 var en snabb bil om föraren och motorn ville tillräckligt mycket - en 240 Turbo vann till och med standardvagnsmästerskapen 1985. 140-mekaniken, som i sin tur var baserad på Amazon, fick i 240 ge vika för moderna inslag som fjäderbensupphängning fram och kuggstångsstyrning. Bakaxeln var fortfarande stel, men den var sedan tidigare upphängd i 4-länksystem med ett tvärställt Panhardstag.

Det höll greppet bättre än en individuell konstruktion så länge inte vägbanan var alltför ojämn. Den 13 cm längre nosen skvallrade om att 240 fick ett tydligt understyrt beteende. Volvo erbjöd sex olika 240-variationer av 1975 års modell på hemmamarknaden.

242 L var basmodellen, 244 DL erbjöd generösare utrustning och en mer praktiskt kaross med fyra dörrar. Vad 245 stod för var enkelt att lista ut - konceptet var etablerat sedan Amazon Herrgårdsvagn och blev ännu rymligare i den kantiga 145-karossen. 244 GL fick både starkare motor och extrautrustning i samma stil som gamla GL - vi visste ju alla att bokstäverna stod för Grand Luxe vilket för Volvo var detsamma som skinnklädsel, elhissar och andra utrustningsdetaljer. Senare tillkom både GLE och GLT, så tydligen gillade kunderna Volvos bokstavskombinationer.

SPARTANSKT LÅGPRISERBJUDANDE

Numera har vi svårt att förstå varför svensarna envisades med att köpa tvådörrarsbilar, men då var det otänkbart att Volvo skulle utesluta 242 ur programmet. Med gamla trotjänaren B20 under motorhuven, styrning utan servo och enklare inredning var 242 L ▶



245 var och är svårslagen som arbetshäst, i mer eller mindre trendiga sammanhang som denna ballonguppstigning.

”Krocksäkra, lite tröga arbets- hästar som 240 blev högsta mode i USA.”

► ett frestande, om än spartanskt lågpriserbjudande. De som inte vände fullt så mycket på slantarna kunde istället få en helt ny motor, B21 med överliggande, remdriven kamaxel och modern genomströmningstopp.

Trots att bilens vikt hade ökat jämfört med 140-serien var effekten fortfarande relativt låg, 97 hk för B21 med förgasare och 123 hk med insprutning. Men prestanda var som sagt inte prioriterat hos Volvo på 70-talet. Inte ens lyxmodellen 264 (se separat ruta) hade någon kraft att skryta med – blott 140 hk.

Under perioden fram till och med



När Volvo presenterade 244 år 1975 ansåg många att formen var kontroversiell. Idag efter 2,9 miljoner tillverkade exemplar är det ingen som reagerar längre. Här är en GL av denna första årsmodell.

nedläggningen av 240 i maj -93 visade Volvo gång på gång att man hade satsat rätt. Krocksäkra, lite tröga arbetshästar som 240 blev högsta mode i USA, herrgårdsvagnen tog en tredjedel av försäljningen på den amerikanska markanden och tack vare en

skicklig marknadsföring kunde Volvo öka sin andel när andra tillverkare backade.

Idag är de tidiga årsmodellerna av 240-serien ganska ovanliga. Rosten var en plåga för många biltillverkare på 70-talet och Volvo drabbades hårt. Det spekulerades i att det berodde på förorenad plåt, att man återanvände orenad metall från bilskrotar. Oavsett orsaken fick Volvo betala stora pengar i omlackeringar. Senare ärgångar hade desto bättre rostskydd och bara den envisa rosten i 245:ans baklucka hängde med tills konstruktionen ändrades 1990.

Så visst stämmer det att en rostfri 240 kan hålla livet ut. Men det är definitivt ingen hemsk tanke, utan en riktigt bra idé...

Större milstolpar



Det tog lång tid för Volvo att reagera på Saabs Turbosatsning, men 1981 kom i alla fall 155 hk starka 244 Turbo. Här tillsammans med hela Volvo-programmet.

- 1977** B20 försvinner och ersätts av B19A (förminskad B21)
Volvo blir 50 år - jubileumsmodell 244 DL (silver med dekorlister)
- 1978** 242 GT med B21E på 123 hk
Vanliga 242 säljs inte längre i Sverige
- 1979** Fyrkantiga strålkastare (GL/GLE=avlånga, DL=kvadratiska), neddragen baklucka för lägre last tröskel, nya baklampor, ny motor: 244/245 GL med VW- diesel
- 1980** 242 DL tillbaka, 244 och 245 GLT med B23E eller B27 ersätter GLE
- 1981** Ny front, nya smalare stötfångare, B23 med 112/136 hk även i GL
Ny modell: 244 Turbo med B21ET på 155 hk
- 1983** Motorer: B21A på 106 hk, B23A på 112 hk, D24 på 82 hk, B23E 136 hk
5-växlad manuell låda (januari -83)
Ny front och bakljus
Officiell beteckning 240 sedan och herrgårdsvagn
- 1984** 245 Turbo, första prestandakombin säljs i Sverige
Sista året för 240 2-dörrars
- 1985** Nya motorer: B230A och B230 E
- 1986** Ny front, motorhuv och baklucka (4-d), svart skyddslist nedtill, nya stolar
- 1987** Nya motorer: B230K och B230F (113 hk med katalysator), högt placerat bromsljus
- 1989** Katalysator standard
- 1990** Ny baklucka på 5-d, nya bakljus på 4-d, krockkudde standard på förarplats
- 1991** Ny motor, B230FX 136 hk
- 1992** Komfortchassi, nya framstolar
- 1993** Sista bilen tillverkad 7 maj. Totalt byggda: 2 862 413 exemplar

Klassikerfakta *Volvo 240*

- Bilmodell:** Volvo 244 DL -75
- Pris ny:** 40 700:-
- Pris nu:** 5-30 000:-
- 0-100 km/tim:** 13 sekunder
- Toppfart:** 160 km/tim
- Motortyp:** Rak 4-cyl
- Volym:** 2 127 cc
- Ventilsystem:** 2 ventiler/cylinder 1 kamaxel
- Effekt:** 97 hk/5 250 varv
- Vridmoment:** 170 Nm/3 000 varv
- Transmission:** manuell 4 växlar
- Drivning:** bak
- Bromsar fram/bak:** skivor/skivor
- Styrning:** kuggstång
- Antal rattvarv mellan stopp:** 4,4
- Vändcirkel:** 9,8 meter
- Hjulställ fram:** dubbla tvärlänkar, skruvfjädrar, krängningshämmare
- Hjulställ bak:** stel axel, skruvfjädrar, långslänkar, panhardstag
- Fälgtyp/storlek:** plåt 5x14 tum
- Däckdimension:** 175R14
- Hjulbas:** 264 cm
- Spårvidd fram/bak:** 142/135 cm
- Längd/bredd/höjd:** 490/171/144 cm
- Tjänstevikt:** 1 330 kg
- Snittförbrukning:** 9,9 liter/100 km