



Vi trenger dine erfaringer:

Omega og Neon

er noen av testbilene vi skal ta for oss i høst og vinter. Har du spesielle erfaringer og inntrykk av service, driftssikkerhet, økonomi og kjøreegenskaper i Opel Omega, Chrysler Neon, Toyota Corolla eller Renault Laguna ? Skriv til oss! Tre bruktbiltestere blir trukket ut i hvert nummer, og får en oppmerksomhet fra oss i posten.

Volvo 400-serien:



Nederlandsk komfort

Volvo 440 og 460 er komfortable kjøremaskiner i mellomklassen, men den hollandsk produserte Volvoen havner i skyggen av storesøster 850. De første årgangene var svake, men kvaliteten har kommet seg sterkt etterhvert og kvalitetsmessig havner Volvos 400-serie derfor i toppsjiktet. Prisen er derimot ikke i toppsjiktet og det er fullt mulig å kjøpe en velutstyrt hollandsk Volvo til lavere pris enn en spartansk Golf.



«Jeg har inntrykk av at Volvos 400-serie enten blir slaktet eller rost opp i skyene», mener en av månedens bruktbiltestere. Og når vi gjennomgår en del av det som er sagt og skrevet om denne bilen i våre spalter, kan det ikke nektes for at det er tilfelle. 400-serien startet med 480, en sportslig kupé med en 1,7-liters Renault-motor. Først lovpriste vi bilen for dens lite Volvo-typiske –

og artige – utseende. Den første prøvekjøringen i 1987 var derimot regelrett slakt, mest av alt fordi kjøreegenskapene ikke sto i forhold til bilens utseende. Selv ikke da 480 Turbo kom på veien året etter ble vi fornøyd – det var nemlig en turbo uten trøkk.

440 kom i 1989, også denne utstyrt med Renaults 1,7-liter med 95 hk uten turbo og 120 hk med. Det er en 5-dørs kombikupé med

adskillig bedre innvendig plass enn forgjengeren (300-serien), ettersom Volvo gikk over til forhjulsdriфт. Og bildet ble straks mer nyansert – dette var nemlig en bil som burde by Carina, Sierra og Passat på konkurranse. I vår første store prøvekjøring av 440 mente vi at dette var en bil som hevdet seg godt i den øvre del av mellomklassebilene, med behagelige kjøreegenskaper og god

komfort. Kritikken ble i første rekke rettet mot baksetet og bagasjerommet, som med sine 330 liter er langt mindre enn mange av konkurrentene. Men standardmotoren er fortsatt i minste laget, vi holder fortsatt en knapp på turbomotoren – en snill sådan, som hele tiden har krefter i reserve. Motoren er derimot ikke sportslig nok til å fortjene plass i en frisk **Forts. neste side**



VOLVO 460 GL 91-MODELL

Motor: 4-syl. rekke
 Sylinder volum: 1721 ccm
 Effekt kW(hk)/omdr: ... 75(102)/5600
 Dreiemoment Nm/omdr: ... 142/3900
 Transmisjon: Forhjulsdriфт.
 5-trinn manuell gearkasse.
 Egenvekt med fører: 1020 kg
 Mål (L/B/H): ... 441,0/168,0/140,0 cm
 Akselavstand: 250,0 cm
 Dekkdimensjon: 175/65R14
 Tankvolum: 60 l.
 Forbruk by: 1,03 l/mil.
 Forbruk 90 km/t: 0,58 l/mil.
 Aks. 0-100 km/t: 10,5 sek.
 Toppfart: 182 km/t.
 Pris ny i 1991: 189.900

SERVICE/REPARASJONER

Hovedservice
 rimeligste: 1.800,00 v/ 15.000 km
 Hovedservice
 dyreste: 3.900,00 v/ 90.000 km
 Bytte eksosanlegg: 4.100,00
 Bytte bremseklosser foran: ... 595,00
 Bytte clutch: 5.100,00
 Bytte kanaler, inkl. lakk: ... 11.650,00
 (Prisene er innhentet fra merkeverksted i Oslo og inkluderer arbeidspenger, deler og moms.)

DELEPRISER

	Merkeforh.	Uorig. deler
Startmotor	2.153,00	912,00 A)
Dynamo	1.968,00	1.543,00 A)
Clutch	1.170,00	698,00 B)
Bremsekl. f.	363,00	179,00 B)
Støtdempere f.	1.420,00	1.138,00 A)
Forskjerm h.	1.759,00	
Hovedlykt h.	1.052,00	
Eksosanlegg komplett	3.211,00	1.667,00 A)* 749,00 B)**

A) Torshov Bilrekvisita
 B) Biltema

*=Prisen gjelder eksosanlegg eks. katalysator

**=Prisen gjelder «halvsett» eksl. fremre eksosrør.

BRUKTBILPRISER

Våre bruktbilpriser for Volvo 400 er hentet fra boken «Bruktpriser», utgitt av Knut Moberg as. Prisene er gjennomsnittspriser innhentet fra bilforhandlere i Sør-Norge, og er såkalte «på-ruten-priser». Det er prisen forhandler setter på bilen, inkludert registreringsavgift.

Volvo 400-serien

Årgang	Km-stand	440 DL	460 GL
1996	15.000	-	-
1995	30.000	145.000	130.000
1994	45.000	140.000	120.000
1993	60.000	125.000	110.000
1992	75.000	115.000	100.000
1991	90.000	110.000	90.000



400-serien har godt lys og lyktepussere var standardutstyr på serien.

Forts. fra foreg. side

Coupé, men den har et behagelig dreiemoment tilgjengelig på lave turtall og passer derfor norske veier godt.

Sene årganger sterkere

Den siste modellen i familien, 460 sedan, kom på markedet i 1990. Sedanen har et betydelig lengre overheng bak og bagasjevolumet økte til akseptable 453 liter. Men selv om bilene i prinsippet var like, var 460 klart mer for limousin å regne enn den mer sporty 440. Samtidig med lanseringen av 460, ble serien tilgjengelig med en ny Renaultmotor på 1,8 liter og 90 hk. Fra og med -91 ble kollisjonsputer tilgjengelig i alle modeller og 1,7-literen ble oppgradert til 102 hk. Året etter ble 1,8-literen justert til 110 hk. I 1993 fikk serien en ansiktsløfting der ny front og nytt interiør var sentrale elementer. Etterhvert fikk 440 og 460 drahjelp av en ny Renaultmotor med to liters slagvolum og 125 hk. Dermed

ble 400-serien kvikk med akselerasjonstider ned mot 9 sekunder fra 0-100 km/t. Men hjulopphenget taklet ikke den «nye» motoren like godt, påpekte vi i en senere test. Blant annet fikk bilen for store karosseribevegelser i kritiske manøvre. Men komfortabel og fleksibel var den, i fullt monn. I sitt siste produksjonsår, 1995, ble 440/460 også tilgjengelig med en 1,9-liters Renault-diesel på 1,9 liter. Deretter ble serien erstattet av S40/V40.

Volvos første nederlandske produserte bil, 300-serien, måtte tåle mye kritikk for dårlig kvalitet selv om det ikke var velfortjent på de siste årgangene. Heller ikke 400-serien gikk fri for kritikk i løpet av de første produksjonsårene, men etterhvert ble kvalitet og finish meget god. Generelt har bilene få feil og mangler.

Rimelig komfort

At 400-serien har havnet i skyggen av storesøster og har et ufortjent frynsete rykte på brukmarkedet, innvirker



Svensk bil, bygget i Nederland med franske motorer. Både 1,7- og 2,0-motorene kommer fra Renault og er solide.



på prisene. Naturlige konkurrenter som Nissan Primera, Toyota Carina og for den saks skyld Opel Vectra, er høyere priset enn den nederlandske Volvoen. Verditapet kan være så høyt som 30.000 kroner pr år de to første årene. Deretter jevner det seg ut på rundt 15.000 kr/år – mindre for vanlige motorer og mer for turbomotorer. Det er dessuten merkelig å notere at prisene på kombikupéen ligger generelt 10-20.000 kroner høyere enn for tilsvarende sedan. Riktignok ser 440 noe friskere ut enn 460 og har et mer fleksibelt bagasjerom, men 460 har et langt større bagasjerom og minner adskillig mer om en 850 enn 440.

Mest bil for pengene får man derfor om man velger en 460, gjerne med turbomotor. Disse motorene bør riktignok underkastes en skikkelig teknisk kontroll. NAF-test er et minimum. Renault-





Førermiljøet er ikke det mest oversiktlige, men setene er svært komfortable.

konstruksjonene er solide og pålitelige og finner du et velholdt eksemplar av arten, kan du absolutt gjøre et godt kjøp.

Sportskupéen 480 er, til tross for et nokså frynsete rykte, umåtelig populær og prisene på 480 ligger langt over hva man må betale for en 440. Det skyldes ikke bare bilens spesielle utseende, det har nemlig ikke blitt solgt mer enn 230 slike biler her til lands siden 1987. I ettertid har det kommet i noen ytterst få bruktimporterte biler, men en viss avgang har det nok også vært. Resten av 400-serien er solgt i nær 10.000 eksemplarer.

Økonomisk sett er ikke Volvoen av de aller rimeligste, men heller ikke spesielt dyr. Bensinforbruket er moderat takket være bilens lave egenvekt. 400-serien ligger midt på treet når det gjelder forsik-

ring. Med turbomotor blir prisen litt over gjennomsnittet. Delepriser og servicekostnader ligger også på gjennomsnittsnivå, men i motsetning til de svenskproduserte bilene, er det nesten umulig å få tak i uoriginale deler til 440, 460 og 480.

Varierte erfaringer

Selv om de fleste av denne månedens testere generelt er godt fornøyd med bilene, har de fleste opplevd større eller mindre problemer. Rapportene bekrefter dessuten at biler produsert før 1991 fikk enkelte problemer – spesielt med det elektriske anlegget – som ble rettet opp på Volvos garantiordninger. Våre testere er i første rekke svært godt fornøyd med kjøreegenskap-



460 har større bagasjerom enn 440 og nedfellbar bakseterygg sørger for fleksibilitet. De innvendige hengslene stjeler imidlertid plass.

ene og komforten, spesielt fører-setene setter våre testere stor pris på. Driftskostnadene synes heller ikke avskrekkende, og de aller fleste er svært godt fornøyd med den behandlingen de får på merkeverkstedet.

De problemene som nevnes hyppigst, er feil på det elektriske anlegget, spesielt synes sentrallås og vindusheiser å by på problemer. På enkelte av de første årgangene var nemlig den elektriske vindusheisen underdimensjonert. I de tilfellene det oppsto problemer, ble vindusheisen byttet gratis på verksted. Frem til 1991 var servostyring tilleggsutstyr og uten servo er Volvoen nokså tung å parkere/manøvrere. Servo kan ettermonteres, men det er dyrt. Dessuten, som en av våre testere skriver, «det får jeg neppe igjen for når jeg skal selge bilen igjen.»

Henning Sund



Delbar bakseterygg er standard.



Lastestativ krever tilpasset løsning.



Særlig bakfra er slektskapet med den øvrige Volvo-familien åpenbar.

SJEKK SPESIELT

- Turbomotorer – toppakning/kjølesystem.
- Bensinmåler.
- Elektrisk anlegg – vindusheiser/sentrallås/tenning.
- Håndbrekk – vandring og virkning.

(Kilde: Den Store Bruktbilboka, Knut Moberg as)