

Volvo 240-serien: ..

TROTJÄNARE SOM

Totalt kom Volvo att tillverka nära 3 miljoner Volvo 240 i olika utföranden. I Sverige är den en basbil som andra mäts efter och närmast ett nationalmonument. Redan 1992 fanns 475 000 Volvo 240 i trafik här i landet och sedan dess har ytterligare några sålts. Men nu är modellen nedlagd, men definitivt inte slut för det.

Av Anders Tunberg

■ ■ ■ En begagnad Volvo 240 är något av det tryggaste man kan köpa. Inte för att den är felfri, men för att den alltid går att laga om den går sönder. Servicenätet är tätt och praktiskt taget varje mack kan fixa akuta fel. Delar är lätta att få tag på, både nya och begagnade.

Volvo 240-serien introducerades på hösten 1974, men faktum är att den kan dateras ända tillbaka till juni 1960. Då gjordes nämligen de första formgivningsskisserna till projektet P660. Småningom bytte projektet namn till 1400, och när bilen var färdig att presenteras på sensommaren 1966 hette den Volvo 140.

Volvo 240 var en direkt uppföljare till 140-serien när den presenterades, men betydligt nyare än vad som kunde anas av utseendet. Hela bilens mittdel var direkt övertagen från föregångaren, som slutade tillverkas samma år. Men fronten var ny och längre - kallades Hasse Tellemar på grund av det underbettslänkande utseendet. Totalt var Volvo 240 13 cm längre än föregångaren.

Fronten och de stora stötfångarna både fram och bak var ett arv från den säkerhetsbil, VESC (Volvo Experimental Safety Vehicle), som presenterats ett år tidigare. Från VESC härstammade också blinkers



Volvo 240-serien introducerades som 1975 års modell och var en rejäl och enkel bil som blev känd för slitstyrka. 1979 gjordes akterpartiet om något (ovan) för att bagageutrymmet skulle bli lättare att lasta. Och 1984 (kombin t.h. på stora bilden) fick Volvo 240 ny och elegant grill.



och positionsljus. Och de nymodiga varselljus som tändes samtidigt som tändningen slogs på.

Instrumentpanelen - och rattlutningen - var också nya jämfört med 140-seriens liksom stolarna. Och framvagnen med MacPhersonben och kuggstängsstyrning nykonstruerad. Servo var standard bara på lyxmodellen 244GL. Hjulen hade krympts till 14-tummare.

Det riktigt nya doldes emellertid av motorhuven, under vilken låg en modern maskin med aluminiumtopp av cross flow-typ och överliggande remdriven kamaxel.

Motorn kallades B21 efter cylindervolymen (2.127 cm³ -

M TÅL ATT SLITAS



2,1 liter) och fanns i två utföranden: B21A med en för-gasare och 97 hk vid 5.000 rpm och B21E med transistor-tändning, bränsleinsprutning och 127 hk vid 5.500 rpm. Volvo 240 fanns också att få med den gamla 2,0-liters B20A-motorn med 82 hk fanns också kvar från Volvo 140. B21-motorerna var robust konstruerade med femlagrad vevaxel och block i gjutjärn.

Redan första året (1975 års modell) fanns Volvo 240-serien i hela sex utföranden: 2-dörrars 242, 4-dörrars 244 och kombibilen 245. Enklarest var 242L med 2-litersmotorn och tygklädsel bara på sittyorna medan kanterna var klädda med

vinyl. Till 242DL och 244DL kunde kunden välja mellan B20A- och B21A-motorerna. De hade klädsel helt i tyg. Finast var 244GL som hade insprutningsmotorn och läderklädsel. Kombin fanns i både L- och DL-utförande. Växellådorna var fyrstegade, men överväxel och 3-stegsautomat fanns som tillval.

Eftersom den uppmärksammade VESC-bilen fanns med i bakgrunden till Volvo 240 fick bilen genast ett rykte om sig att vara en säker och trygg bil, ett rykte som Volvo arbetat på att ta fram under många år, och framgångarna bland kunder och kritiker kom direkt. Redan 1975 - första års-

modellen - valdes till "Årets bästa familjebil" av amerikanska specialtidningen Car and Drivers läsare. Men helt enkelt var ändå inte livet för Volvos ledning. Man hade tappat greppet om kvaliteten i samma stund som 240-serien började tillverkas.

Totalt tillverkades hela 191.489 Volvo 240 av första årsmodellen. Över 27.000 av dem stannade i Sverige. Vilket var förvånande många eftersom många klagade på priserna, som började på 28.400 kr!

Att se upp med: Så gamla bilar som första årsmodellen kan ha alla tänkbara fel idag. Det första Bilprovningen började slå ned på var för hög CO-

halt och skadade bromsslangar fram (vilket måste anses som värre). Annars visade de första årens statistik att Volvo 240 var långt bättre än "medelbilen" och att föregångarens problem med glapp i framvagnen försvunnit. Räkna emellertid med att det finns rost på så gamla 240:or som årsmodell 1975 och några år framåt, Konstigt vore det annars!

Prisbilden: I den mån så gamla Volvo 240 finns att köpa så kostar de numera inte en krona över 5.000. En mycket fin 244GL med måttliga mil kan ge lite extra.

1976

■ Andra årsmodellen av Volvo

240 fick något ökad bensin-förbrukning på rund av de nya avgasbestämmelserna. 242L blir sista Volvon med den gamla 2-liters för-gasarmotorn, resten av programmet hade genomgående 2,1-liters med antingen för-gasare (100 hk) eller insprutning (123 hk).

Två nya växellådor introduceras, en fyrväxlad och en fyrväxlad med överväxel som reglerades via en liten knapp på växelspaken. En annan förändring var den nya och säkrare ratten samt bromsrör av kopparlegering. Även avgassystemet sågs över till -76 och blev aluminiserat för bättre livslängd.

Att se upp med: Som 1975 års modell.

Prisbilden: Som 1975 års modell.

1977

■ Modellprogrammet var i stort sett oförändrat med ett viktigt undantag: 242L försvann och den billigaste 240:an var nu 244L med en ny variant av B21-motorn kallad B19. Den nya mindre för-gasarmotorn med överliggande kamaxel och aluminiumtopp gav 90 hk vid 5.000 rpm.

Två dörrarskarossen försvann emellertid inte, utan fanns kvar i 242DL-utförande. 244GL fick soltak som standardutrustning.

Volvo firade sitt 50-årsjubileum genom en silverlackerad specialmodell av 244DL med dekorlister i svart och guld samt en liten elegant skylt på sidan med texten Volvo 1927 - 1977. Tyvärr chanserade skylten snabbt på en billig utförande. Ungefär 3.000 exemplar av jubileumsmodellen såldes i Sverige.

Gemensam nyhet för alla 77:orna var sidomarkeringsljus på bakskärmarna.

Att se upp med: Som 1975 års modell plus att framhjulslagren spökar i Bilprovningens statistik. GL- och kombi-modellerna är normalt mer slitna än standardbilen. Kollas extra noga. Rost i stommen visade sig nu vara ett problem även för Volvo.

Prisbilden: Börjar stiga något, för Volvos värde varar rätt bra fortfarande. Kanske omkring 8.000 kr med spets för GL och 245.

1978

■ Årsmodellen är lätt att känna igen vid sidan av äldre bröder tack vare ny dekor i fronten. Nu

Vänd!

Köpguide Volvo 240

Forts. från föreg. sida

var bara själva grillen omramad av krom, där tidigare kromranden omslutit även positionsljus och blinkers. Med ändringen försvann kromlisten från motorhuvens framkant och därmed ett rostkänsligt ställe. Rostskyddet överlag sågs över med tjockare lacklager på utsatta områden.

Nya stolar kom i alla modeller, och i DL-utförande fick 240:an förvaringsfack i dörarna liksom GL.

Ny modell för året var Volvo 242GT med 123-hästarmotorn i den lättaste karossen, ventilerade skivbromsar fram, spoiler, 20-ekrade lättmetallfälgar, hårdare stötdämpare, dimljus i den silverfärgade grillen, varvräknare och fräck klädsel i svart och rött. Fanns bara i silvermetallic med svarta och orangefärgade dekoränder. 242GT toppade 175 kmh och gjorde 0-100 på 12 sekunder. Den gick huvudsakligen på export, och en svensksäld är en blivande klassiker.

Att se upp med: Som ovan plus att även fjädertallrikarna visar tecken på rost.

Prisbilden: Mellan 10.000 och 12.000 kr, men en GT kan betalas med lite mer om den är fin och inte totalt nedkörd.

1979

■ Ännu en förändring i fronten som är lätt att känna igen: Volvo 240 får fyrkantiga strålkastare i alla utföranden. Strålkastarna på DL är emellertid smalare och mer kvadratiska än på GL och de dyrare modellerna som har rejält breda, rektangulära lyktor.

DL och GL är från och med nu ganska lika, har samma 100-hästarmotor och vad utrustningen angår är skillnaden att GL har överväxel som standardutrustning.

Gamla GL heter numera GLE och har förutom 123-hästarmotorn även gastrycksdämpare och kraftigare krängningsdämpare. Taklucka, läderklädsel, servostyrning, spoiler och tonade rutor är standard. 242GT fanns inte med när modellåret inleddes, men kom tillbaka efter sex månader, nu med en 2,3-liters B23E-motor på 140 hk.

1979 års modell såg också introduktionen av 240-serien med en 6-cylindrig dieselmotor på 82 hk som Volvo utvecklat i samarbete med Volkswagen.

Kombivarianterna får styvare chassi för bättre köregenskaper med tung last, och alla 240:or får en ny och (ännu) säkrare ratt.

Att se upp med: Frånsett vanliga ålderskrämpor är det bara spindelleterna som sticker



240 SOM BYGGOBJEKT

■ 200-serien blev ganska snart populär som ombyggnadsobjekt. Då fabriken aldrig byggt någon öppen modell innebar detta en utmaning för ett flertal bilbyggare runt om i landet.

En av de första som publicerades i Bilsport byggdes av Lars Mesanos från Jönköping. Utgångsobjektet var en 242 från 1975 som försågs med cabstallning från en Pontiac Firebird.

Valet av årsmodell för 1976 möjliggjorde även byte till en V8. Något som Anders Allansson och Per Andreasson från Askersund också satsade på då dom byggde sin prisvinnande 240 cab.

Per och Anders utnyttjade en cabstallning från Ford Mustang. Den fick förlängas 8 cm och kapas på bredden för att passa till Volvo-karossen.

Eilar Granström från Vingåker utgick också från en 242 från 1975 då han byggde sin cabriolet. Eilar använde en cabstallning från Chevrolet Camaro -68. Bakersta balken smalnades av 7 cm. Därefter anpassades framrutan till tygtaket framkant genom att sänkas och vinklas bakåt.

När det sedan gäller karossens utformning har många satsat på att bygga efter egen design. En av de mest lyckade ombyggnaderna torde utan tvekan vara Kjell Wannströms lyxösa 242 med mäsvinge-

dörrar. Ett proffsjobb signerat numera bortgångne Leif Mellberg.

En annan kändis i bilbyggarkretsar är Bertil Wilhelmsson från Vallåkra. Vem minns inte hans customiserade Volvo 262 med utanpåliggande sidepipes? Eller den taksänkta och Can Am-breddade 240:n som först var guldgul och sedan blev blå.

Ja, Volvo 200 har existerat i ett flertal olika ombyggnadsvarianter. Men Anders Karlsson från Avesta är oss veterligen den första som försatt sin Volvo 242 med flipfront! Detta ingrepp väckte stor uppmärksamhet i samband med Volvo-träffen i Avesta den 24 juli 1993.



Några år efter Saab kom Volvo med sin Turbo-bil – 1981. 155 hk under huven, fräcka femkrade

ut från mängden när det gäller kända fel på 79:orna. Konsumentverket rapporterar också klagomål från ägare på startsvårigheter med varm motor och hög bränsleförbrukning.

Prisbilden: Någonstans mellan 12.000 och 16.000 kr. 242GT såldes inte i många ex och kan betalas mer. Modellen dog ut i och med 1980 års modell.

1980

■ 1980 var ett märkesår för Volvo. Ännu var det en bit kvar till 740-serien, men 240:orna stuvades om ordentligt i väntan på något riktigt nytt.

242 DL kom tillbaka, och nu hade basmotorn 102 hk. (Några 242DL hade provsålts redan vintern 1979, men det var snarast inofficiellt.) Billigaste "riktiga" Volvon saknade nästan inget jämfört med DL och GL utom överväxel och vidvinkelspeglar. 244 DL och



▲ 1978 sportade Volvo till programmet genom att introducera 242 GT med 123-hästarmotor, inbyggda dimljus i grillen, 20-ekrade lättmetallfälgar och styvare fjädring.

▲ Fyrkantiga strålkastare infördes från och med 1979 års modell. De dyrare hade rektangulära lyktor fram, medan epla DL-modellen hade kvadratiska som verkligen såg enkla ut.



fälgar och plyschklädsel med silverränder hörde till standardutrustningen.



Alla Volvo 240:s farsa är Volvo VESC, en experimentell säkerhetsbil som kom några år tidigare. Volvos 240-serie blev säkra bilar, mycket tack vare arbetet med VESC.

GL hade samma motor som 242 DL, och trots högre effekt var bränsleförbrukningen lägre än tidigare. Bakom effektoökningen låg en ny termostatsstyrd kylfläkt, som dessutom gjorde mindre ljud än den tidigare.

GLE-modellen försvann, och i stället kom Volvo GLT, som fanns med både 4- och 6-cylindrig motor. Den fyr-cylindriga varianten (den hette faktiskt inte 244 GLT utan bara GLT) hade en 140-hästars insprutningsmotor med sportiga prestanda. Den blev snabbt alla väskdängares favoritbil och den som man oftast blev omkörd av. GLT-Volvo med fyrcylindrig motor hade grillmblem i silver, medan bilarna med sexa hade emblem i guld. I övrigt var GLT mycket diskret men välutrustad med bl aluminiumfälgar. Märkligt nog hade Volvo GLT med sexcylindrig motor bara en hk mer än fyran, och

fronten var densamma på de båda bilarna, 240-seriens, trots att 260-serien ju hade en egen, mer klassisk grill, men den levererades inte med GT V6.

Baksätet i 245 fick skålda ryggstöd.

Att se upp med: Rost, förstås, men annars inget uppseendeväckande. 245:or som lastats tungt och körts långt är mer benägna för slitna stötdämpare och framvagnar än andra modeller. GLT-bilar kan vara mycket hårt körda och dåligt underhållna (tjänstebilar behöver inte tvättas!) och därför rostigare än normala familjebilar. Läckage i bromssystemets huvudcylindrar är inte ovanligt.

Prisbilden: Från runt 14.000 kronor (bil utan överväxel) och uppåt. Kombi står 2-3 tusenlappar högre än 2- och 4-dörrars generellt, men kan vara betydligt mer slitna och bör betalas efter skick och användbarhet. Snygga, välvär-

dade GLT är det ont om. Kan gå en bit över 20.000.

1981

■ Gemensam nyhet på 81:orna var ny grill och smäckrare stötfångare. De mindre stötfångarna gjorde hela bilen 9 cm kortare. Instrumentpanelen var också ny för året. Och under motorhuvorna flyttade Volvo om ordentligt igen.

Alla motorer krävde nu 97-oktanig bensin p g a högre kompression. 2,1-litersmotor i DL gav 106 hk, medan GL hade en ny 2,3-litersmotor på 112 hk. Reglaget för överväxeln (på de bilar som hade sådan) gjordes om till knapp i stället för skjutreglage och samtidigt kopplades elektroniken så att överväxeln automatiskt lades ur när man växlade ned till trean.

I Volvo GLT 4 civiliserades ned till 136 hk så att den blev mer lättkörd, medan GLT 6 fick effekten höjd till 155 hk.

Detta för att inte behöva skämmas bredvid Den Stora Nyheten: Volvo 244 Turbo. Några år efter Saab kom Volvos turbomodell med 155 hk och en hel del extrautrustning. I den ingick bl a 5-ekrade lättmetallfälgar, nackstöd bak, plyschklädsel med silverribbor och skålda framstolar.

Kombimodellerna fick nya runt-hörnet-bakljus. Dieselmotellerna fick samma ändringar på kaross och inredning, men inget under huven.

Att se upp med: Som 1980.

Prisbilden: Från ca 15.000 kr för basbilarna till kanske över 25.000 för en välbevarad Turbo. En intressant samlarmodell i framtiden kan Volvo 245 GLT 4 bli - en kombi med sportiga prestanda. Och rätt sällsynt.

1982

■ Ett mellanår vad förändringar beträffar. Samtliga modeller

fick en översyn av klädseltygerna och några nya karosskulörer tillkom.

Att se upp med: Volvo har problem med kvaliteten. Jämfört med tidigare årsmodeller har 82:orna sämre värden än medelbilen på praktiskt taget alla punkter i Svensk Bilprovvnings statistik, och de dyrare modellerna GL och GLT är mest utsatta för anmärkningar. GLT får olyckligt mycket "fel" på bromsarna, som slits på snabba bilar. 202 fel på 100 besiktigade bilar gör en varning befogad. Kolla en 82:a noga.

Prisbilden: Fel eller inte, 82:orna börjar runt 20.000, kombimodell på ca 25.000. Överväxel kan kosta 2.000 extra, och för en GLT får man räkna med 26.000.

1983

■ Det året slopade Volvo officiellt modellbeteckningarna 242, 244 och 245 - alla bilar från Hisingen hette 240 och fanns med 2, 4 eller 5 dörrar. Dessutom fanns fritt val mellan 106- eller 112-hästarmotorerna och dieselsexan på 82 hk. Gemensam karossförändring var svart sidolist och de breda bakljus som tidigare funnits enbart på GLT.

Volvo GLT fanns kvar, men enbart med 136-hästarsfyran. Samma motor satt också i 240 GLE, en välrustad lyxmodell med soltak, läderklädsel, färgmatchad instrumentpanel, servo, elhissar och luftkonditionering. GLE fanns som 4-dörrars och kombi. Turbo fortsatte oförändrad.

Att se upp med: Som föregående år - glappa framhjulslager, dåliga CO-värden, slitna bromsar och dåliga strålkastare.

Prisbilden: Startar fortfarande runt 20.000 kronor för lågrustade modeller, medan kombi går över 30.000 med ca 4.000 kr avdrag om bilen är fyrväxlad, medan GLT kostar runt 3.000 över de 30. Turbo kan närmast sig 35.000 om den är fin.

1984

■ GLT, GLE och Turbo får ny front - den lite elegantare och mer "klassiska" som fanns nu nedlagda 260. På GLT och Turbo var den mattsvart, annars med kromad rand runt om. Basmotoralternativen var desamma som året före, och Volvo stretade vidare med gasdrift för de köpare som vågade - och kunde tanka. I GLE satt en 129 hk stark 2,3-litersmotor med insprutning, och automatlådan var nu fyrstegad med elektronisk styrd överväxel. En udda modell var 245 Turbo i kombiutförande (245 enligt den gamla terminologin), vilket måste ha varit den sportigaste fiskbil som någonsin producerats.

Att se upp med: Inte fullt så mycket som på tidigare modeller. Plumparna i Bilprovvnings protokoll är färre, men

Vänd!

Köpguide Volvo 240

Forts. från föreg. sida

fortfarande många. Volvo hade ännu inte rostskyddsgaranti, och speciellt utsatta för rost var kombimodellerna.

Prisbilden: Måttligt körda bilar (10.000 mil) startar på ca 28.000 kr (DL), fler mil sänker priset. Räkna med 32.000 - 35.000 för en GL och 3.000 kr till för en GLT. Kombi står i upp till 40.000 - 45.000 kr plus eventuellt GLT-påslag.

1985

■ Volvo stuvor om i motorprogrammet igen. Basmotorn i DL heter nu B200 och är på 2 liter med 103 hk maxeffekt. I GL sitter en s k B230 motor på 2,3 liter och 110 hk, medan GLT har en B230E-motor på 129hk. Samma motor återfinns i GLE, en komfortvariant med lite mer krom och centrallås som standard. Den nya motorgenerationen är av s k lågfriktionstyp för lägre bensinförbrukning, har bättre kallstartegenskaper och mer vridmoment på låga varv. Turbo behåller 155-hästarmotorn. Volvo inför asbestfria bromsbelägg.

Att se upp med: Inte fullt så mycket rost som tidigare, men hög CO-halt ger anmärkningar och slitna bromsar.

Prisbilden: DL - 29.000 - 34.000 kr plus 2.000 kr för femväxlad låda. GL/GLT - 37.000 - 45.000. Generellt står kombi ungefär 10.000 kronor högre i pris.

1986

■ Rostbenägenheten från tidigare år motverkas fr o m 1986 års modell av att bilarna tillverkas av allt mer förzinkad plåt. Och Volvo börjar ge rostskyddsgaranti.

Fronten är ny igen, och nu är även bakpartiet nytt. GL får femväxlad låda som standard. GLT med femväxlad låda finns kvar, men GLE försvinner. Karossen får svart skyddslack nedtill och stolar och nackskydd är nya. Kombivarianten får ny inredning i bagageutrymmet. Koppling med asbestfria belägg.

Att se upp med: Mindre anmärkningar på framvagnen än tidigare, men spindellederna slits fort, liksom bromsarna.

Prisbilden: DL - 36.000 - 50.000 kr. GL/GLT - 40.000 - 57.000 beroende på mätarställning. 8.000 mil måste betraktas som lågmilare på den här årsmodellen. Kombi kostar 10.000 mer, liksom Turbo.

1987

■ DL/GL får ny 2,3-litersmotor som klarar blyfri bensin. Har normalt förärsare och 115 hk, men finns med katalysator och



1992, näst sista produktionsåret, såldes nästan enbart kombiversionen av Volvo 240 i Sverige. En trygg och pålitlig arbetshäst som nu var färdigutvecklad.

Antal i Sverige

Volvo har länge varit Sveriges mest sålda bilmärke, och 200-serien toppade tabellen under många år. Så här många har sålts här år för år:

		1986: 17.986
1974: 27.991	1980: 40.113	1987: 16.635
1975: 56.375	1981: 40.688	1988: 18.296
1976: 66.634	1982: 45.288	1989: 12.052
1977: 45.001	1983: 49.772	1990: 8.060
1978: 38.660	1984: 38.500	1991: 3.721
1979: 43.914	1985: 23.508	1992: 2.554

Litteratur

Standardverket framför alla andra är Björn-Eric Lindhs bok Volvo -personvagnarna från 20-tal till 80-tal. Den är utgående, men kan köpas hos Margie Bookshop, tel 08-612 70 50, adress Box 19007, 10432 Stockholm. Margie har också eller kan skaffa de utländska "buyers guides" om Volvo som kommit ut. Urvalet är inte stort, men i alla fall större än på svenska. Observera att utländska böckers uppgifter inte alltid stämmer på svensksålda bilar.

Klubbar

Någon klubb för 240-ägare finns inte så vitt vi vet. Däremot finns Svenska Volvo Amazon-klubben, c/o Kjellberg, Röliden 32, 433 63 Partille; Svenska Volvo P1800 Klubben, Box 11049, 720 11 Västerås samt Svenska Volvo PV-klubben, Hägervägen 78, 122 39 Enskede. Så nog finns det organisationer för Volvo-entusiaster. Och nu när 240:an inte tillverkas längre är det kanske dags för en klubb för den också!

Tidigare köpguider

■ Du som har missat någon Köpguide kan efterbeställa dem för 30 kr st (förskott). Skriv till postgirokonto 61 54 70-2 och betalningsmottagare **BilSport**. Texta (obs: **texta**) namn och adress på inbetalningskortet.

BS 9-91 Saab 900 Turbo
BS 10-91 Golf GTI
BS 11-91 Corvette
BS 12-91 Peugeot 205 GTI
BS 13-91 Porsche (ej 911)
BS 14,15-91 Camaro
BS 17-91 BMW 3-serien (slutsåld)
Kopia!
BS 18-91 Opel GSi/GTE (Kadett)
BS 19-91 Pontiac Firebird
BS 20-91 Mercedes 190/200/300
BS 21-91 Ford Mustang
BS 22-91 Alla Volvo turbo
BS 23-91 Classic Chevy 1949-62
BS 24-91 Alfa Romeo GT/GTV/75/164
BS 25-91 Oldsmobile fullsize 1950-70
BS 26-91 Alla Audi quattro
BS 1,2-92 Cadillac 1950-70
BS 3-92 Volvo P1800
BS 4-92 427 Cobra, Shelby-Mustang
BS 5-92 BMW 5-serien
BS 6-92 Buick fullsize 1950-70
BS 7-92 Volvo Amazon
BS 8-92 Pontiac fullsize 1950-70
BS 9-92 VW Typ 1

BS 10-92 Fullsize US Ford 1955-75
BS 11-92 Toyota Celica
BS 12-92 Dodge fullsize 1955-75
BS 13-92 Opel GT, Manta, Calibra
BS 14,15-92 Jaguar XJ6/XJ40
BS 17-92 MGA, MGB, MGC, V8, Midget
BS 18-92 Porsche 911
BS 19-92 Chrysler fullsize 1955-75
BS 20-92 Volvo PV
BS 21-92 Classic T-Bird 1955-57
BS 23-92 Saab Sonett
BS 24-92 Caprice 1977-93
BS 25-92 Opel Kapitän 1938-70
BS 26-92 Edsel 1958-60
BS 1,2-93 Volvo 164
BS 3-93 Valiant 1960-73
BS 4-93 Mercedes 1953-60
BS 5-93 Ford Cortina
BS 6-93 Cadillac 1946-53
BS 7-93 Renault 8/10 + Gordini
BS 8-93 Ford 1949-53
BS 9-93 Citroën 1956-75
BS 10-93 Ford Taunus 1939-62
BS 11-93 Dodge 1955-74
BS 12-93 Jaguar MK I-II
BS 13-93 BMW 3-serien 1976-92
BS 14/15-93 Buick Riviera 1963-73

insprutning på 113. Nackskydd i baksätet och högt placerat bromsljus blir standard. GLT finns med två motorer: med eller utan katalysator. Kat-motorn är densamma som i GL och alltså 16 hk svagare än en "riktig" GLT. Den senare fordrar dock 97-oktanig bensin.

Att se upp med: Som 1986.

Prisbilden: DL - 41.000 - 61.000 kr beroende på mätarställning. GL/GLT - 50.000 - 66.000 kr plus 3.000 kr om bilen har katalysator. Kombi höjer priser med ca 8.000 kr.

1988

■ DL försvinner, kvar är GL och GLT. GLT har lyxigare utrustning och finns med katfri motor på 129 hk som alternativ till 116-hk motorn. Motorerna har ändrats för bättre kallstartegenskaper.

Att se upp med: Bromsar och strålkastare.

Prisbilden: 52.000 - 72.000 kr plus 3.000 för GLT och lika mycket för katalysator. Högsta pris gäller för bil med ca 6.000 mil på mätaren. Kombi värderas ca 8.000 kr högre.

1989

■ Modellurvalet har blivit smaltare. Volvo 240 finns med fyra eller fem dörrar och har bara en motor: 2,3 liter, 116 hk men nu med inbyggt diagnosystem. Fyr- eller femväxlad låda plus automat att välja på.

Att se upp med: Som 1988.

Prisbilden: 55.000 -

82.000 kr, där lägsta pris står för en 12-tusenmilare och högsta för 4.000 mil. Kombi är 8.000 kr dyrare.

1990

■ Enda nyheten är att kombin får större bakruta. Och att servostyrning är i det närmaste standard. Serviceintervallerna höjs till 1.500 mil.

Att se upp med: Just ingenting längre.

Prisbilden: 64.000 - 91.000 kr (12.000 - 4.000 mil). Kombi 75.000 - 102.000. Avdrag 8.000 kr om bilen är 4-växlad och saknar servo.

1991

■ Förbättrad montering av vindrutan bidrar till mindre risk för brus och läckage. GLE utgår ur programmet, men GLT med mer utrustning finns kvar. Låsningsfria bromsar finns som tillval.

Att se upp med: Ingen-ting

Prisbilden: 80.000 - 115.000, där högsta pris är för en kombi med bara 2.000 mil på mätaren.

1992

■ Samma bil som förra året men med 160 ändringar (Volvos uppgift) på bl a värmesystemet och framstolarna. GLE-paketet ersätts av SE-paket som innehåller låsningsfria bromsar, lättmetallfälgar, centrallås och elvärmda backspeglar.

Att se upp med: Som 1991.

Prisbilden: 87.000 - 122.000 kr.

POSTFÖRT SVERIGE
Inbetalningskort

INBETALNING / GÖRNING A

BESTÄLLER
BILSPORT

NR 22/86
26/86 och 3/87

A 30 KR STRUK

INBETALNING / GÖRNING B

615470-2

BILSPORT

BENGT JONSSON
TAMGATAN 6
111 13 MURFORS

9071

Obs! Glöm ej namn och adress på inbetalningskortet.