

VOLVO 240 ET



T-GUL I BILSPORTS egen tappning. Bilen är ursprungligen en 82:a och den byggdes som följetang i denna tidning för ett par år sedan.

Är Volvo 240 en av världens bästa bilar? Ja, på sätt och vis. Bilar och reservdelar finns överallt, i prislägen från 5.000 och uppåt. Den normalhändige kan skruva på en 240, som dessutom finns med 2, 4 eller 5 dörrar, och har en fantastisk förmåga att svälja last. Inte vacker, men funktionell.

Av Peter Haventon

■ ■ ■ I ett anfall av obeslutsamhet köpte denne skribent en gång en Volvo 244 av 1976 års modell, en rejäl underbettares alltså. Jag ångrade aldrig köpet, och inte ens att bilen hade automatlåda, var törstig och tämligen rostig – för Volvon bara gick och gick, precis som alla påstår att de gör.

Min bil hade för länge sedan sett sina bästa dagar när jag köpte den, och ingen visste hur långt den hade rullat. Som lastbar och oöm bruksbil var den dock svårslagen. Hade det varit en 245:a skulle jag förmodligen fortfarande ägt den.

Hundratusentals svenskar och lika många utlänningar kan berätta liknande historier om sina Volvo-bilar. Sällan eller aldrig har det byggts stabilare doningar för trafik på allmän väg. Med närmast skottsäker mekanik, ett föga insmickrande yttre och en klar benägenhet att rosta blev Volvos så kallade 200-serie en fullträff och en långkörare av sällan skadat slag.

Det var på hösten 1974 som den nya serien introducerades, åtta år efter det att Volvo 144 hade debuterat.

1975

■ När Volvo 240 visades för den föga förvånade allmänheten var det som en direkt efterföljare till 140-serien, dessutom med i stort sett likadant utseende. Men under det snarlika skalet var skillnaderna många.

Mittendelen av bilen hade lånats från 140, men den nya

fronten var längre. Den dåtida så kallade folkhumorn döpte raskt bilen till Hasse Tellemar efter den slitstarke radio-underhållaren med underbetta.

Nya Volvon var 13 cm längre än föregångaren, och hjulbasen var nu 272 cm mot tidigare 260 och 262 cm.

Den karaktäristiska fronten och de stora stötfångarna kom från säkerhetsbilen VESC, som dock sett ännu värre ut...

Volvo hade ju ända sedan slutet av 50-talet satsat på säkerhet i sina reklambudskap, och man levde allt mer upp till detta. 240 hade från VESC-bilen också fått sina stora blinkers och positionsljus, samt de varselljus som var kopplade till tändningen.

Framvagnen med McPherson-ben var nykonstruerad och kuggstångsstyrning hade den också. Inte ens rattlutningen var likadan som i 140. Den modellen hade fortfarande 15-tumshjul, men nu hade man krympt till 14-tummare – en trist utveckling.

Instrumentpanelen var stor, ny och plastig, och textilmaterial (och färgvalet!) var mer hållbart än vackert.

Under huven fanns den förmodligen mest väsentliga nyheten, nämligen motorn med beteckningen B21 (efter cylindervolymen på 2.127 cc). Det var en modern maskin med aluminiumtopp av crossflow-typ och överliggande remdriven kamaxel. Femlagrad vevaxel och block i gjutjärn bidrog verksamhet till den snart le-

gendariska slitstyrkan.

Det fanns tre motorer att välja på för kunderna på 1975 års modell, d.v.s. den första 240-serien. B21A hade förgasare och gav 97 hk vid 5.000 rpm, B21E hade transistortändning med bränsleinsprutning och gav 127 hk vid 5.500 rpm. Men 240 fanns också att få med den gamla 140-motorn B20A på 2 liters volym och effekten 82 hk.

Växellådorna var fyrväxlade men som tillval fanns både överväxel och trestegsautomat.

240 fanns detta första år i sex utföranden: tvådörrars 242, fyrdörrars 244 och herrgårdsvagnen 245. Den verkliga snickversionen var 242 L med tvålittersmotor och mest galon i interiören. 242 DL och 244 DL var mer påkostade. Köparen fick inte bara tygklädsel utan också möjlighet att välja mellan B20A och B21A-motorerna. Snobbversionen i sällskapet var 244 GL, som hade insprutningsmotor och skinnklädsel. Herrgårdsvagnen såldes inte som GL, men fanns både som L och som DL.

Nya Volvo 240 blev en klar framgång. 191.489 stycken byggdes av den första årsmodellen och av dessa blev drygt 27.000 kvar i hemlandet.

Volvo 240 var först i världen med lambdasond och katalytisk avgasrening (på bilar avsedda för USA-marknaden).

1976

■ En av årets största nyheter var den ökade bränsleför-



Suverö



FÖRSTA ÅRSMODELLEN var 1975. Herrgårdsvagnen, som det alltid heter på Volvo-språk, såldes inte som GL detta år, men väl som L och DL. De förfärliga stötfångarna var inte Volvos eget påhitt utan säkerhetsapostlarnas.

KUL NYHET 1978 var 242 GT. 123-hästarmotor, lättaste karossen och ventilerade skivbromsar fram, lättmetallfälgar och annat godis gjorde den till en ovanligt underhållande 240.



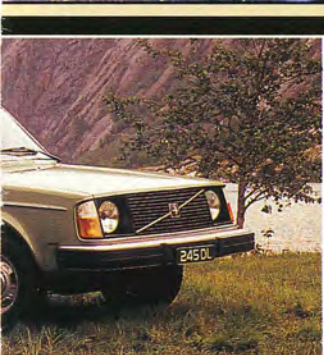
Har du missat någon Köpguide? Se nästa uppslag!

ET SÄKERT KÖP

En arbetshäst kan bli kul entusiastbil!



ETT FINT BYGGE! Peter Malms svarta 242 är grupp A-byggt men ändå registrerad för gatan. Bilen har ABS-bromsar och bak sitter hålborrade skivor med större diameter än standard. Grupp A-framvagn och lufttrycksdrivna domkrafter tillhör också finesserna.



brukningen, vilken var framtvångad av de nya avgasreningsbestämmelserna. Detta är sista året med den gamla förgasarmotorn på två liter. De flesta bilarna såldes förstas med 2,1-litersmotorn med förgasare (nu 100 hk) eller insprutning (nu 123 hk).

Nya för året var två växellådor, den ena normalt fyrväxlad, den andra med överväxel som manövrerades via en liten knapp på knoppen.

Bromsrör av kopparlegering och ratt av säkrare typ var också nytt för årsmodellen.

1976 valdes Volvo 240 till normbil för fortsatt trafik-säkerhetsarbete av USA:s trafik-säkerhetsverk, NHTSA. Så sent som 1991 hävdade Insurance Institute for Highway Safety att Volvo 240 herrgårdsvagn var den säkraste bilen på den amerikanska marknaden.

1977

■ 242 L försvann, men i övrigt såg programmet ut ungefär som året innan. Snikbilen blev nu 244 L med så kallad B19-motor på 90 hk vid 5.000 rpm.

244 GL hade nu sollucka som standard, och alla 77:or fick sidomarkeringsljus på bakskärmarna.

Det här året firade Volvo 50-årsjubileum och detta hugfästes med en silverlackerad 244 DL, som hade dekorlister i svart och guld, samt en liten skylt med texten Volvo 1927-1977 på karossidan. Uppskattningsvis 3.000 jubileumsmodeller såldes i Sverige.

1978

■ Ny dekor i fronten vilket innebar att bara själva grillen hade kromrand, inte positionsljus och blinkers.

Redan nu var det tydligt att de tidigaste 240-bilarna var mycket rostkänsliga. Man försökte därför ge 78:orna extra skydd genom tjockare lacklager på utsatta ställen.

Årets roligaste nyhet var 242 GT. Den hade 123-hästarsmotorn och dessutom den lättaste karossen, samt ventilerade skivbromsar fram, spoiler, hårdare stötdämpare, 20-ekrade lättmetallfälgar, dimljus i grillen, varvräknare, Vänd!

VOLVO 240-ÄGAREN



MICKE BOSCHIAN räddade sig undan Citroën-förbanelsen genom att som första bil börja köra Volvo 240 GLT, en 82:a som inte var lika rostig förr...

■ Efter en uppväxt i en hel rad Citroën-modeller kan det ju bara sluta på ett sätt, eller hur? Just det, Michael Boschians första egna bil blev en Volvo! Men hade han sparat och gnetat för att få ihop till drömbilen – var Volvo 240 GLT den bil han verkligen ville ha? Nja, den kom faktiskt till det boschianska hushållet i utbyte mot en öppen spis, och eftersom Mickie nyss hade tagit körkort blev det raskt hans bil.

Mickes 82:a är inte i något som kan liknas vid perfekt skick – det är verkligen inte mycket man får för en öppen spis nuförtiden!

Men vitsen med den här bilen var inte att den skulle vara fin, utan billig, och det var den ju. Under vintern har den knallat på, fast mest på helgerna, såvida inte resorna kunnat företas på cykel. Soppan är dyr, Volvon är törstig och gör man lumpen (Mickie är väderbiträde) är ekonomin begränsad. Hjärtligt välkomna till bilen på tre cylindrar. Litet tycks det ha hjälpt att byta bensinfilter, men full kraft är ännu inte återvunnen. Är bränsleinsprutning en lika diffus vetenskap som spådomen om väder har Mickie numera dubbla problem...

Ring Bilsport och tipsa om Köpguider. Tel 0455-33 53 03

KLUBBEN

■ Svenska Volvo 240-klubben grundades 1994 och har idag över 350 medlemmar. Medlemsavgiften är måttliga 150 kronor och för den får man bland annat två tidningar. Adress: Thomas och Mariana Millberg, Hjalmar Bergmans väg 128, 703 59 Örebro, telefon 019-10 67 11, 070-791 61 80.

VÄRLDENS MESTA
HERRGÅRDSVAGN

■ Nästan var tredje tillverkad Volvo 240 var i femdörrarsutförande. De sista åren byggdes nästan bara herrgårdsvagnar, och givetvis var även den bil som sist lämnade bandet en sådan.

Forts. från föreg. sida.

klädsel i rött och svart. Model- len såldes bara i silvermetallisk med dekor i svart och orange.

242GT var pigg för sin tid, men numera imponerar ju knappast 175 i toppfart och 0-100 på 12 blankt.

1979

■ Det här året får 240 fyrkan- tiga strålkastare i alla versio- ner, fast på DL (snik) är strål- kastarna mer åt det mindre och kvadratiska hållet.

Från och med detta år är DL och GL rätt lika varandra, men GL har överväxel som standard. Bilarna har likadana 100- hästarmotorer. "Gamla" GL kallas nu GLE, har 123-hästarmotor, gastrycksstötdämpare och kraftigare krängningshäm- mare. Dessutom är sådant godis som taklucka, skinnklädsel, servostyrning, tonade rutor och spoiler standard.

242 GT byggdes bara un- der andra halvan av modell- året och då med 140-hästarmotor, d.v.s. 2,3-litersmaski- nen som kallades B23E.

Det här året kom också en 244 med sexcylindrig dieselmotor, ett samarbetsprojekt med Volkswa- gen. 82 hästar svag var den.

Herrgårdsvagnarna fick upp- styvat chassi för att bättre klara av de vansinnestunga laster många ägare envisades med att köra.

1980

■ 242 DL tillbaka, nu med bas- motorn på 102 hk. 244 DL och GL hade samma motor, men trots högre effekt var bränsle- förbrukningen lägre än tidigare.

GLE-modellen ersattes av GLT, som levererades med fyra (insprutning, 140 hk) eller med sexa, som konstigt nog bara var en hästkraft starkare.

1981

■ Smalare stötfångare och ny grill gjorde 81:orna lätta att känna igen. Instrumentpanelen var ny igen.

Motorena: samtliga krävde nu 97-oktanig soppa på grund av högre kompression. IDL gav 2,1- litersmotorn 106 hk, medan den nya 2,3-litern i GL gav 112 hk.

GLT med fyra fick nu 136 hk (för att bli mer lättkörd sades

det) och GLT med sexa fick 155 hästarmotor.

Årsmodellens skojigaste nyhet var emellertid Volvo 244 Turbo, också den på 155 hk. Påkostad utrustning med bland annat snygga 5-ekrade aluminiumfälgar, nackstöd bak, plyschklädsel med silver- ribbor (elegant 1981!) och lätt skålade framstolar.

Enklaste sättet att känna igen en ny herrgårdsvagn var på bak- ljusen, som nu gick runt hör- nen.

1982

■ Ett typiskt mellanår. Nyhe- terna begränsade sig till nya klädsel och några nya kulörer på lacken.

1983

■ De bilar som tidigare hetat 242, 244 och 245 kallade nu för 240 och fanns med 2, 4 och 5 dörrar. Officiellt alltså, men inte ute bland ägarna. Motorena var som åren innan på 106 och 112 hästar, plus 82 för den som ville ha diesel. Nu fick alla bilarna lika breda bakljus som tidigare bara funnits på GLT.

Årets enda GLT-modell var på 136 hk och i den välut- rustade 240 GLE fanns man samma sorts motor. GLE fanns som fyrdörrars och som herrgårdsvagn och hade sol- lucka, skinnklädsel, färg- matchad instrumentpanel, servo, elektriska fönster- hissar och luftkonditionering.

Inga nämnvärda förändringar på Turbo-modellen.

1984

■ Från nyss nedlagda 260 ärvde GLT, GLE och Turbo en litet mer elegant front. Den var mattsvart på GLT och Turbo (rejsigare!) men på GLE var det mer glittr med kromad rand runt om.

Basmotoralternativen var precis som året innan. GLE hade nu en 2,3-litersmotor på 129 hk, insprutning förstås, och den eventuella automatlådan var fyrstegad och hade elektroniskt styrd överväxel. Turbo-model- len fanns även som herrgårdsvagn.

1985

■ Nytt utseende på motor- programmet. I DL satt nu en

Volvo 240 i många olika s



STOR FINAL var det 1993 då bilarna hunnit få det fiffiga tillnamnet Classic. Grundpriset för herrgårdsvagnen var 161.200 kronor, men det fanns skojiga tillbehör att hänga på, som till exempel skinnklädsel (7.500 kr) och luftkonditionering (11.150 kr). Den här vagnen är vässad och gör 0-100 på 10,4 istället för 11,8 sekunder som fabriken lovar.



RACECAR. Volvo 240 gladda både publik och förare när den brölade fram på landets tävlingsbanor. Volvo-cupen var mycket uppskattad, ett sätt att köra banracing med någorlunda vettig ekonomi.



HERRGÅRDSVAGNEN fanns 1980 som 245 DL och GL med fyrcylindrig motor men även som 245 GL D6, d.v.s. med dieselsexa. Skaplig bränsleekonomi, men inga prestanda.

VOLVO 240 CON- VERTIBLE, ett härligt bygge signerat Anders Allansson i Asker- sund. Suflett- ställningen kommer från Ford Mustang och tyget är av Mercedes- typ. Alla de omfat- tande kaross- ändringarna är gjorda i plåt och fälgarna är Compomotive CX. Många Volvo 240 har byggts om, men få håller den här klassen.



basmotor med beteckningen B200 (d.v.s. 2 liter) och med en maxeffekt på 103 hk. I GL hit- tade man B230 och effekten 110 hk. GLT-motorn kallades B230E och gav 129 hk. Denna rätt starka motor fanns också i GLE-modellen, som var en litet bekvämare variant och hade en sådan finess som centrallås.

Motorena i den nya genera-

tion var av så kallad låg- friktionstyp, som skulle ge lägre bensinförbrukning, bättre kallstartegenskaper och mera vridmoment på låga varv. Det här året införde Volvo asbest- fria bromsbelägg.

1986

■ Goda nyheter för nybils- köparna och kanske en årsmo-

dell att tänka på för begbils- köparna: Volvo inför rost- skyddsgaranti sedan man börjat använda allt mer förzinkad plåt.

Ny front och nytt bakparti. I GL blev femväxlad låda stan- dard. GLT fanns kvar men komfortmaskinen GLE var inte längre med. Lätt sätt att känna igen en 86:a är att den har en svart skyddslinertill på ka- rossen. Ny inredning blev det i bagageutrymmet på herrgårdsvagnen.

1987

■ De flesta DL- och GL-bilar av denna årsmodell såldes med förgasarmotor på 115 hk men kunde också fås med katal- ysatörrening, insprutning och 113 hk, d.v.s. framtidens me- lod. Nya motor på 2,3 liter klarade blyfri bensin.

Standard blev nackskydd i baksätet, liksom högt placerat bakljus. GLT kunde köpas med

DEN SVENSKA
240-FÖRSÄLJNINGEN

■ Under flera år var Volvo 240 den bästsäljande bilmodellen i Sverige. Här är siffrorna för den svenska försäljningen:

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

Ska du köpa bil? Kontakta Hasse Z först! Tel 08-27 74 00

Keppnader



240 TURBO FRÅN 1983 med trimning utförd av Görans Motorteknik i Hovmantorp. Intercooler, K&N-filter, tilläggsinsprutning med en extra spridare och andra ändringar ger motorn en effekt på 217 hk vid 4.500 rpm.



FARBROT HAFFA körde gärna Volvo 240, ett faktum som borde gjort det olagligt att parkera alla sådana bilar längs vägkanten.



eller utan katalysator. Tyvärr var katmotorn 16 hk svagare.

1988

Nu fanns bara GL och GLT. Den senare var förstås lyxigare utrustad. Fanns med 129-hästars motor utan katalysator, men också i 116-hästars kat-version.

1989

I årtal har dettalats om att 200-serien närmar sig slutet, vilket naturligtvis var alldeles riktigt. Man såg det bl.a. i det allt smalare modellprogrammet.

Sedan 1985 fanns bara fyra- och femdörrarsmodeller och nu hade man effektiviserat så till den grad att det bara fanns en motor, nämligen 2,3-litern på 116 hk. Den hade inbyggt diagnostsystem och bilarna såldes med alternativt 4- eller 5-växlad låda, eller automat.

PROBLEM?

Den största fördelen med 240 är inte att den sällan går sönder utan att om det trots allt händer något så finns det alltid snabba och billiga möjligheter att få fart på bilen igen. Det är tätt mellan Volvo-verkstäderna och de flesta större maskar har väsentliga slitelager att sälja och ofta möjlighet att reparera också. Dessutom är Volvo 240 en tämligen enkel bil att skruva med själv för den normalhändige. För den som inte vill köpa nya delar finns det massor att hämta på landets bilskrotor. Allt detta samverkar till att hålla 240-flotten rullande ännu i många år.

De äldsta ännu rullande 240-bilarna kan vara behäftade med vilka fel som helst, i kraft av sin ålder och alla de tusentals mil de rullat.

De första tre-fyra årsmodellerna visade sig efter bara några år vara ganska rostbenägna. När bilarna var tämligen nya slog bilprovningen ofta ner på för hög CO-halt och skadade bromsslangar. 77:orna hade ofta slitna framhjulslager och att herrgårdsvagnarna snart visade sig vara mer slitna än de övriga förvånar ju knappast.

1979 års modell hade några specifika punkter som folk klagade på, nämligen startsvårigheter med varm motor, samt hög bränsleförbrukning.

Stötdämpare och framvagn tillhör sånt som man måste kolla på herrgårdsvagnar av alla årsmodeller. Även äldre GLT-bilar, som gått som tjänstebilar kan vara rätt slarvigt skötta och därför extra välrosta.

1982 var inget bra Volvo-år. Denna årsmodell uppvisar i statistiken fler fel än medelbilen på nästan alla punkter, och det är framför allt de piggare modellerna som drabbas eftersom de är mer hårdkörda än andra. 83:orna var ungefär lika felbenägna som årsmodellerna före, men 84:orna tycks innebära en viss upprykning.

Rent generellt är det CO-halt och slitna bromsar som är de vanligaste av de fel som upptäcks hos bilprovningen. Kolla alltså detta extra noga före köp, liksom att framvagnen inte är slut. De äldre bilarna är väl omlackerade flera gånger om vid det här laget, så det gamla magnettricket kanske kommer till pass igen. Fast å andra sidan: hur bra bil tror du att du kan få för 5.000 kronor? Rost och plastfri? Aldrig!

PRISERNA

Lätt! Från 2.000 och uppåt 105.000 kronor för en sen lågmilare. Årsmodellerna 1975-85 är vid det här laget gott och väl inkörda. En 85:a ligger runt 15-17.000 kronor, en 82:a eller 83:a brukar det begäras omkring 10-12.000 kronor för, plus några tusen för en herrgårdsvagn, och därefter faller priserna raskt. För en rullande och körklar 75:a i genomsnittligt skick bör du inte ge mer än 3-4.000 kronor. Dom är helt enkelt inte värda mer, eftersom det götaste för länge sedan är taget.

Sikta alltid på bil med den större motorn, om det går att välja, och tänk på att den mer eftertraktade stationsvagnen kostar omkring 5.000 mer från 1986 års modell och nyare.

Bilar av årsmodellerna 1989-90 kostar 2.000 kr mindre om de har 4- istället för 5-växlad låda.

Några riktvärden:

1986, 20.000 mil: 22.000 kr
1987, 19.000 mil: 30.000 kr
1988, 18.000 mil: 40.000 kr
1989, 17.000 mil: 50.000 kr
1990, 15.000 mil: 60.000 kr
1991, 12.000 mil: 70.000 kr
1992, 10.000 mil: 82.000 kr
1993, 8.000 mil: 95.000 kr

Den så kallade etablerade Volvo-handeln sysslar knappast längre med 240-serien, som helt enkelt är för gammal. Där gäller istället 740/940 och 850.

1990

Årets nyhet var stor, d.v.s. en större bakruta för herrgårdsvagnen. Nästan alla levererade bilar hade nu servostyrning, fast det var inte standard. Serviceintervallerna höjdes från 1.000 till 1.500 mil.

1991

Intressant tillval: låsningsfria bromsar. GLE gjordes inte längre, men kvar fanns GLT, som i stället fick mer utrustning.

1992

Till utseendet precis som föregående årsmodell, men ändå

med 160 ändringar!

Visst raffinerats bilar också mot slutet av ett långt och strävsamt liv. Värmesystemet modifierades och framstolarna ändrades litet. GLE-paketet ersattes nu av det så kallade SE-paketet, som innehöll låsningsfria bromsar, lättmetallfälgar, eluppvärmda backspeglar och centrallås.

1993

I maj 1993 lämnade den sista 240-bilen bandet, och samma år avgick PG Gyllenhammar. Drygt 2,8 miljoner exemplar hade tillverkats av Volvo 240. En klar vinnare, men vacker var den väl aldrig?

POSTCARTON Sverige
 Personliga blanketter
 Beställar Bilsport
 nr. 11-91
 och nr. 5-97
 d' 45/-/6t

INBETALNING/GIRERING
 61 54 70 - 2
 Kontonummer (svensk namn)
 Förstag AB
 Albinsson & Sjöberg
 Samlar Sven
 Bilmvård 4
 370 90 BOKHYLLAN
 90-
 6154702868

KOLLA IN BILSPORTS TIDIGARE KÖPGUIDER

Du som har missat någon Köpguide kan efterbeställa dem för 45 kr st (förskott), utanför Sverige 70 kr. Skriv till postgironkonto nr 61 54 70-2 och betalningsmottagare Bilsport. Texta namn, adress och telefonnummer till bostaden på inbetalningskortet.

Alfa Romeo GT/GTV/75/164
nr 24-91*, nr 9-94
Alfa 164/155 nr 5-98
Audi 100 nr 6-94
Audi Quattro nr 26-91*, 5-96
BMW 3-serien 1976-92 nr 13-93*
BMW 3-serien nr 17-91*
BMW 3-serien nr 26-96
BMW M3 nr 26-95
BMW 5-serien nr 5-92*
BMW 5-serien 82-88 nr 14/15-95
BMW 7-serien 1978-92 nr 10-96
BMW 2002-serien nr 14/15-94
BMW 633/635 nr 26-94
BMW 3.0-serien nr 24-97
Buick GS nr 23-97
Buick 1954-60 nr 12-94
Buick 1954-65 nr 7-97
Buick Fullsize 1950-70 nr 6-92
Buick Riviera 1963-73 nr 14/15-93
Cadillac 1946-53 nr 6-93
Cadillac 1950-65 nr 9-95
Cadillac 1950-70 nr 1/2-92*
Cadillac 1060-74 nr 16-97
Cadillac 1965-70 nr 12-94
Cadillac Seville 1976-96 nr 16-96
Chev. Blazer nr 11-96
Chev. Camaro nr 14/15-91
Chev. Camaro nr 22-93
Chev. Camaro 1982-96 nr 4-96
Chev. Camaro 1970-81 nr 25-97
Chev. Caprice 1977-93 nr 24-92
Chev. Caprice 1977-95 nr 1/2-96
Chevrolet 1949-62 nr 23-91
Chev. Chevelle 1964-72 nr 17-93
Chev. Corvette 1964-93 nr 26-93*
Chev. Corvette nr 11-91*
Chev. Corvette 1968-82 nr 16-95*
Chev. Corvette 1984-96 nr 21-96
Chev. El Camino nr 10-95
Chev. Impala nr 1/2-95
Chev. Classic 1955-57 nr 21-95
Chev. Classic 1949-62 nr 23-91
Chevy II och Nova nr 24-94
Chrysler fullsize 1955-1975
nr 19-92, 1955-64 nr 11-94
Citroën 1956-75 nr 9-93
Dodge Charger nr 21-94
Dodge Challenger 69-74 nr 6-95*
Dodge 1955-74 nr 11-93*
Dodge fullsize 1955-1975 nr 12-92
Ferrari nr 14/15-97
Ford Edsel 1958-60 nr 26-92
Ford 1949-53 nr 8-93
Ford Cabriolet 1949-59 nr 11-97
Ford Cortina nr 5-93
Ford Cosworth nr 3-95
Ford Escort 1968-80 nr 18-95
Ford Falcon 1960-70 nr 4-94
Ford Granada 1972-85 nr 17-97
Ford Mustang nr 21-91*
Ford Mustang nr 7-94
Ford Mustang 1965-73 nr 25-96
Ford Taunus 1939-62 nr 10-93
Ford Taunus 1958-67 nr 11-95
Ford T-Bird Classic 55-57 21-92*
Ford T-bird 1955-57 nr 13-97
Ford T-Bird 1958-66 nr 6-96
Fullsize US Ford 1955-75 nr 10-92
Hudson 1948-54 nr 18-94
Hundkojan nr 10-97
Honda Civic CRX nr 22-97
Imperial 1955-73 nr 4-95
Jaguar MK I-II nr 12-93
Jaguar XJ6/XJ40 nr 14/15-92
Jaguar XJ6 nr 13-96
Jaguar E-type nr 18-96
Jaguar XJ-S nr 18-97

Lincoln 1952-69 nr 23-96
Lincoln Continental samt Mark III, IV och V nr 24-93
Mercedes 190 nr 24-95
Mercedes 1953-60 nr 4-93
Mercedes 1960-68 nr 19-95
Mercedes 190/200/300 nr 20-91*
Mercedes Compact Coupé 5-95
Mercedes S-klass (äldre) 20-93
Mercedes S-klass (nyare) 23-94
Mercedes SL/SLC 1971-85 nr 5-94
Mercedes SEC nr 17/96
Mercedes W124 nr 6-97
Mercury Cougar 1967-79 nr 13-95
Mercury 1955-64 nr 9-97*
MGA, MGB, MGC, V8, Midget nr 17-92
MGB 1962-80 nr 8-97
Nissan 200 SX nr 4-98
Oldsmobile fullsize 50-70 nr 25-91
Oldsmobile 1954-60 nr 5-97
Oldsmobile 1964-75 nr 20-95
Opel Calibra 91-97 nr 7-98
Opel Commodore 67-77 nr 25-93
Opel GSi/GTE (Kadett) nr 18-91*
Opel GSi nr 12-95
Opel GT, Manta, Calibra nr 13-92*
Opel Kapitän 1938-70 nr 25-92
Opel Rekord 1958-87 nr 17-95
Peugeot 205 GTI nr 12-91, 8-95
Plymouth Barracuda 64-74 nr 20-94
Plymouth Barracuda 64-74 nr 3-98
Plymouth Valiant 1963-73 nr 3-93
Pontiac Bonneville 1966-85 22-94
Pontiac GTO, LeMans & Tempest nr 23-95
Pontiac Fiero nr 25-94
Pontiac Firebird nr 19-91
Pontiac Firebird nr 19-93*
Pontiac Firebird 1977-96 nr 8-96
Pontiac fullsize 1950-70 nr 8-92
Porsche 356 nr 7-96
Porsche (ej 911) nr 13-91*
Porsche 911 nr 18-92, 25-95
Porsche 911 del I 1969-77 nr 19-97
Porsche 911 del II 1978-97 nr 20-97
Porsche 928 nr 9-96
Porsche 944-968 nr 7-95
Renault 8/10 + Gordini nr 7-93
Saab Cabriolet nr 22-95
Saab 900 Turbo nr 23-93, 12-96
Saab 900 Turbo nr 9-91*, 10-94
Saab Sonett nr 23-92
Saabs två-taktare nr 22-96
Shelby 427 Cobra nr 4-92
Studebaker 1953-66 nr 19-96
Toyota Celica nr 11-92*
Toyota Celica nr 26-97
Valiant 1960-73 nr 3-93
Volvo 140 1067-74 nr 19-94
Volvo 164 nr 1/2-93*
Volvo 240 nr 18-93*
Volvo 480 nr 21-97
Volvo 850 nr 12-97
Volvo Amazon nr 7-92*
Volvo Amazon 1957-70 nr 3-94*
Volvo Duett nr 13-94
Volvo P1800 nr 3-92*
Volvo P1800 nr 20-96
Volvo PV nr 20-92
VOLVO PV 1958-66 nr 1/2-98
Volvo Turbo alla nr 22-91, 16-94
Volvo 740 nr 24-96
Volvo 760/960 nr 4-97
VW Cabriolet nr 14/15-96
VW Corrado/Scirocco nr 3-97
VW Typ 1 nr 9-92
VW Typ 3, 411, K70 nr 3-96
VW Golf GTI nr 10-91, 8-94
* Slutsåld, kan beställas som kopia!

Ny intressant Köpguide i nästa nummer. Ute den 16/4 -98!