

Rekorderlig b

Få har blivit upphetsade av Volvos bussiga 240-bilar, men de har alltid gett massor av bruksighet för pengarna. Fortfarande rullar tusentals av dem på våra vägar. Tricket är bara att hitta ett bra exemplar till så låga pengar som möjligt. Det går — köparens marknad råder.

AV PETER HAVENTON

Före 240 kom 140, lanserad 1966. Det var en bil med mer anonyma än vackra linjer, men försedd med en inneboende livskraft, som blev ännu tydligare i 240-serien. I årtal såg vi dem som bussiga familjebilar. Sen blev de rostiga familjeburkar och nu är det inte längre lika tätt mellan denna trojänarserie, som på sätt och vis kanske var en av världens bästa transportörer. Sällan eller aldrig har det byggts så stabila bilar som Volvo 240. Ingen har kallat 240 vacker, men robust och nästan outslitlig har den alltid varit.

1973 var ett bra år för Volvo. Om-sätningen ökade med 20 % och när året var slut fann räknenissarna att firman för första gången sålt fler Volvo i USA än i Sverige. Det rörde sig om cirka 60.000 vagnar i båda fallen.

Hösten 1974 lanserades de nya Volvo-serierna 240 och 260. Världen hade då nyss genomlidit en rejäl oljekris, som bland mycket annat resulterat i en mängd lagkrav angående personbilers bränsleförbrukning.

Den nya 240-serien var tämligen lik den anskämliga säkerhetsbilen VESC, som var lackerad i den sällsynt tidstypiska kulören orange. Också under skalet fanns det åtskilliga likheter, och olikheter i jämförelse med 140-bilarna.

Men låt oss börja med en titt på

exteriören. Nya fronten var visserligen längre än den gamla, men att 240 var hela 13 cm längre än 140 berodde mest på fläskläppen, dvs. gummistötfångaren, och på att hjulbasen förlängts till 272 cm mot tidigare 260 och 262 cm.

Nya motorer

Utseende på blinkers och positions-ljus var också lånegods från VESC. Nytt var också att varselljus tändes så snart man startade motorn.

Rullbälten bak var standard, rattlutningen var ändrad och instrumentpanelen litet grann ändrad. Volvo tog ett nytt komfortkliv genom att göra stolarnas stoppning litet fastare, och de var nu också litet lättare att justera. Det blev även premiär för nackskydd av stegtyp, som inte skydde sikten så mycket. Interiörens textilmaterial var mer hållbart än vackert, skulle det visa sig

Största nyheterna låg emellertid under de platta motorhuvorna. Från förr fanns B20A-motorn på 82 hästar kvar medan B20B med dubbla SU-förgasare försvann. Istället lanserades nu en ny 4-cylindrig motor med överliggande remdriven kamaxel. Den kallades B21 och siffrorna angav volymen, 2,1 liter alltså. Liksom förr handlade det om ett gjutjärnsblock, men toppen var nu i aluminium och av så kallad crossflow-typ. Fördelarna med detta var något lägre



TIDSTYPISK KULÖR MED TURBOTRYCK. 1981 lanserades 240 Turbo, en sobert påkostad vagn med 155 hästars effekt. Plyschklädseln hade silverribbor och framstolarna var litet grann hogfartsskalade.



VW-VOLVO. Man kan faktiskt hitta en och annan 240 med dieselmotor. I det här fallet kommer den 6-cylindriga oljebrännaren från Volkswagen och lämnar 82 hk. Inget att rekommendera för prestandafolket.

ÅRETS ROLIGASTE NYHET 1978 KALLADES 242 GT

och var en 123-hästarsrackare med rätt mycket skojig dekor. 20-ekrade lättmetallfälgar och dimljus i grillen var sänt som väckte babegär. Fast 12 sekunder till 100 imponerar ju inte idag...



Bil för småslantar



Priserna

● Från 2.000 upp till kanske 40.000 för ett extremt välvårdat exemplar av sista årsmodellen, 1993 alltså.

För de 10-15 första årsmodellerna, eller så, spelar mittalen inte så stor roll — det är skicket som avgör priset, och priset är i nästan alla fall bra lågt sett till bruksvärdet som de här bilarna obestridligen har.

Säg att en 244 av 85 års modell kostar 7.000-8.000 kronor. Hittar du istället en skaplig herrgårdsvagn får du ge ett par tusenlappar till.

Än har det knappast gått så långt att 240-bilarna nått kultstatus och att de följaktligen originalrenoveras. Men den tiden kan inte vara långt borta. Betänk att de äldsta snart fyller 30! Det finns alltså anledning att spana efter riktigt fina, tidiga 240-bilar, för det är ju så att en 75:a eller 76:a med äckligt randig klädsel i orange och brunt är en sorts tidsdokument.

Men vad kostar då litet nyare 240-bilar? Priserna har sjunkit mycket snabbt på de här bilarna. För fem år sedan var det fortfarande sug efter 240, speciellt efter 245:orna, men numera är inte ens 745:or speciellt efterfrågade. Tiden rullar på och till och med tidiga 850, dvs de första framhjulsdrivna stora Volvo-bilarna, har hunnit bli bättre begagnade.

En 240 av 1990 års modell kostar därför knappast mer än 10.000-12.000 kronor om den är i så där-skick och har rullat normallångt för årsmodellen, vilket är uppåt 30.000 mil.

Om du hittar en riktigt fin 93:a, som inte gått så förfärligt långt, så får du förmodligen ge omkring 40.000 kronor, men du kan säkert hitta billigare exemplar också.

Fast tricket är inte att hitta en billig 240, utan en bra. Den är i alla fall billig ...

Lusläs dagstidningsannonserna, titta på många bilar och kom ihåg att det är köparens marknad, inte säljarens. En del säljare tar i så de kräks, men för köparen finns det fortfarande många bilar att välja bland.



AINA SVENSSONS MOTOR var aldrig fullt så här blank, men sedan brorsonen Tommy Carlsson fått hand om bilen har den bara blivit blankare och blankare. Ungefär så här såg alltså Volvo 240-motorrummen ut i 1975 års tappning.

► bränsleförbrukning (äminstone i teorin) och högre effekt.

14-tumshjul

2,1-motorn lanserades i två versioner, den ena med förgasare och den andra, B21E, med insprutning och transistortändning. Maxeffekterna låg på 97 respektive 123 hk DIN.

Växellådorna var 4-växlade, men som tillval fanns både överväxel och trestegsautomat.

Framvagnen med McPherson-ben var nykonstruerad, bilen hade kuggstångsstyrning och istället för de tidigare 15-tumshjulen rullade nykomlingen på 14-tummare.

Volvo 240 fanns de första åren i sex utföranden: 2-dörrars 242, 4-dörrars 244 och herrgårdsvagnen 245. Den verkliga snikversionen var 242 L med 2-litersmotor och en klädsel nästan helt i galon. 242 och 244 DL var mer påkostade. Inte bara tygklädsel utan också möjlighet att välja mellan B20A- och B21A-motorerna. Dyrast i programmet var 244 GL med insprutningsmotor och skinnklädsel. Herrgårdsvagnen såldes inte som GL, men fanns både som L och som DL.

Nya Volvo 240 var ingen estetisk hit, men den sålde alldeles utmärkt ändå: 191.489 exemplar av första årsmodellen, 1975.]



RALLY & RACING med Volvo 240, en svensk folkhobby som skickat åtskilliga förare vidare till ännu mer potentiella vagnar.



TOMMY CARLSSONS 242 AV 1975 ÅRS-MODELL har tagit 14 1:apriser i "puts-klassen". Så kan det gå när en faster bara kör 1.100 mil på tio år och när bilvårdande tycks vara ett släktdrag. 242:an rullar på modernare fälgar och under huven är det bländande rent. Denna bil är en folklig tidsmaskin.

Historik

1976

Årets tråkigaste nyhet var den ökade bränsleförbrukningen. Den kom sig av de nya avgasreningsbestämmelserna. Sista året med förgasarmotor på 2 liter.

Nya för året var två växellådor, den ena 4-växlade, den andra med elektrisk överväxel som manövrerades via en liten knapp på knoppen.

Nytt för året var också bromsrör av kopparlegering och rätt av ännu mer säkerhetsbetonat typ än förut.

1976 valdes 240 till nornbil för fortsatt trafiksäkerhetsarbete i USA. 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. Årets snikversion kallades 244 L och hade B19-motor, som gav 90 hk vid 5.000 varv.

244 GL hade nu sollucka som standard och alla 77:or fick sidosmarkeringsljus på b-akskärmarna.

Det här året firade Volvo 50-årsjubileum och kom därför med en silverlackerad 244 DL, som hade dekorlister i fräsigt svart och guld, samt en liten skylt med texten Volvo 1927-1977 på karosidan. I Sverige såldes omkring 3.000 jubileumsmodeller.

1978

Ny dekor i fronten innebar att bara själva

grillen hade kromrand, inte positionsljus och blinkers.

Det hade redan visat sig att de första 240-bilarna var mer än lovligt rostbenägna. Man försökte därför ge 78:orna extra tjocka lacklager på utsatta ställen.

Årets roligaste nyhet var 242 GT. Den hade 123-hästarmotor och dessutom den lättaste karossen, samt ventilerade skivbromsar fram, spoiler, hårdare stötdämpare, 20-ekrade lättmetallfälgar, dimljus i grillen, varvräknare och klädsel i rött och svart. 242 GT såldes bara i silvermetall med dekor i svart och orange. 242 GT var pigg för sin tid men topparten var bara 175 knutar och från 0 till 100 tog det 12 sekunder. Tiderna förändras och kraven höjs!

1979

Fyrkantiga strålkastare för alla versioner, fast i snikversionen DL är lamporna mindre och nästan kvadratiske.

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 krängningshämmare. Dessutom är sådant godis som taklucka, skinnklädsel, servostyrning, tonade rutor och spoiler standard.

242 GT byggdes bara under andra halvan av modellåret och då med 140-hästarmotor, dvs den 2,3-litersmaskin som kallades B23E.

Det här året kom också en 244 med 6-

cylindrig dieselmotor. Den var det kraftlösa resultatet av ett samarbetsprojekt med Volkswagen: 82 hk.

Herrgårdsvagnarna fick något uppstyvade chassier eftersom det visat sig att ägarna inte hade några som helst hämningar när det gällde att lasta tungt.

1980

Nu kom 242 DL tillbaka och med en basmotor på 102 hk. 244 DL och GL hade samma motor, och trots högre effekt var bränsleförbrukningen lägre än förut.

GLE-modellen ersattes av GLT, som levererades med insprutningsfyra på 140 hk, eller med sexa som märkligt nog bara var en hästkraft starkare.

1981

Det var lätt att känna igen 81:orna för de hade smalare stötfångare och ny grill. Åter var också instrumentpanelen ny.

På grund av högre kompression krävde samtliga motovarianter 97-oktanig soppa. I DL gav 2,1-litersmotorn 106 hk medan den nya 2,3-litern gav 112 hästar.

GLT med fyra fick nu 136 hk (för att bli mer lättkörd, sa Volvo) och GLT med sexa fick 155 hk.

Mest underhållande nyhet det här året var förstas 244 Turbo, som också var 155 hästar stark. Turbo-modellen var rätt påkostad, med bland annat snygga 5-ekrade aluminiumfälgar, nackstöd bak, plyschklädsel med silverribbor och lätt skålade framstolar.

Enklaste sättet att känna igen en ny

herrgårdsvagn var på baklusen, som nu gick runt hörnen.

1982

Ett mellanår vars största nyheter var litet klädsel och några exteriörkulörer.

1983

En beteckningsförändring: bilarna som tidigare hetat 242, 244 och 245 började nu kallas Volvo 240, men fanns förstas fortfarande med 2,4 och 5 dörrar. Officiellt alltså, men bilägarna fortsatte förstas som förr, eftersom det var mest praktiskt.

Liksom tidigare var motoren på 106 och 112 hk, eller 82 hästar för diesel-fanatikern.

Nu fick alla versionerna samma sorts breda baklyktor som tidigare bara funnits på GLT.

1983 fanns bara en GLT-modell. Den var på 136 hk och i den välutrustade 240 GLE satt samma sorts motor. GLE-bilarna fanns som fyrdörrars och som herrgårdsvagn och hade sollucka, skinnklädsel, färgmatchad instrumentpanel, servo, elektriska fönsterhissar och luftkonditionering.

1984

260-produktionen hade just avslutats och från den årde GLT, GLE och Turbo en litet snyggare front. På GLT och Turbo var den rejsigt mattsvart men på GLE var det mer glitter med kromad rand runt om.

Basmotoralternativen var desamma som åren innan. GLE hade nu en 2,3-litersmotor på 129 hk, insprutning förstas, och den eventuella automatlådan var



T-GUL-LOOK-ALIKE, eller konsten att göra något riktigt raffinerat av en 244:a. Minns du projektet som rullade på som följetong i Bilsport?

Problem

● Rost så klart! De 240-bilar som ännu rullar är sällan vad man skulle kunna kalla rostfria, såvida de inte tagits om hand av entusiaster för vörd.

Skärmkanter, golv, bakluckor på herrgårdsvagnen är de mest utsatta ställena. Rosten drabbade framför allt de tre-fyra första årsmodellerna. Kanske var det, som det brukade påstås, en massa begagnad, inte tillräckligt renad plåt som användes av stålverken.

Riktigt gamla 240-bilar kan förstås ha precis vilka fel som helst eftersom de i allmänhet rullat mycket långt och eftersom värdena är så låga att det var länge sedan någon brydde sig om att sköta bilarna ordentligt. Största fördelen med 240-bilarna har i alla år varit att de så sällan går sönder och att när de verkligen ger upp så finns det delar att få nästan var som helst. Det är tätt mellan Volvo-verkstäderna och fortfarande har många mackar ett grundsortiment av sladdelar till 240.

På 77:orna klagades det ofta på framhjulslagen, men de är förmodligen bytta flera gånger om vid det här laget. 79:orna var ofta besvärliga att starta när motorn var varm och så var de ohemulit förstås.

Om du är ute efter en herrgårdsvagn så måste du kolla stötdämpare och framvagn extra nog. 1982 var inte ett bra 240-år. Enligt Bilprovningens statistik uppvisade Volvon fler fel än medelbilen på nästan alla punkter, och det var framför allt de piggare modellerna som drabbades eftersom de i allmänhet kördes hårdare än de andra. 83:orna var inte stort bättre, men kvalitetskontrollen tycks ha fungerat bättre på 1984 års 240.

De fel som Bilprovningen oftast hittar på de här bilarna hånger ihop med bromsarna och med CO-halten. Kolla alltså detta extra nog inför köp. Bra är också att försäkra sig om att framvagnen är OK.



Ägaren

● Det är inte många som renoverar 240-bilar ännu så länge, men det kommer, det kommer... En som inte alls behövt pill på bilen är Tommy Karlsson från Ljustfalls-hammar. Hans gröna 242:a med ljusgul klädsel (på 70-talet fanns det bara inga snygga färger!) köptes ny av en faster, som skulle använda den mellan hemmet och sommarstugan. Det gjorde hon också, men inte så ofta. På tio år lyckades hon bara köra 1.190 mil! Bilen var i ett strålande skick när Tommys far tog över den 1985. Bilvårdande tycks löpa som en röd tråd genom släkten, för när Tommy blev ägare till bilen för sju eller åtta år sedan var den i nästan samma fina skick som på fasters tid.

Den är ännu bättre nu! Trots att den gröna Volvon rullat 6.500 mil och är lackerad i färg nummer 110 (äckelgrön) vänder sig folk om efter den rullande tidsmaskinen. Delvis beror det kanske på att turbobolagarna glänser ännu mer än resten av bilen. Men, påpekar Tommy, originaldäcken från Michelin finns kvar, hårda men hela.

Vid en exteriörtitt går det givetvis inte att ens gissa hur det står till under huven. Men så fort locket är öppet blir det tydligt att Tommy inte kunnat hålla fingrarna i styr. Under huven finns det mycket kom, väldigt mycket. Ventilåpkan glänser ikapp med massor av andra och mindre grejer. OK, det är förstås inte originaltroget, utan bättre än nytt. Men tävlar man, som Tommy, i "putsklassen", vill det till att glansen är inbyggd och dessutom påbättrad. Tommy och hans 6.500-milare har de senaste åren bärgat 14 1:a-priser i "Bättre än ny-klassen".

fyrstegad med elektroniskt styrd överväxel. Turbo-modellen fanns även som herrgårdsvagn.

1985

Ett delvis nytt motorprogram. Typen benämndes lågfrktion, och vison var att de skulle ge lägre bensinförbrukning, bättre kallstartegenskaper och mera vridmoment på låga varv. I DL kallades bas-motorn B200 och var förstås på 2 liter. Maxeffekten låg på 103 hk.

IGL satt B230 med effekten 110 hk, medan GLT-motorn kallades B230E och gav 129 hk. Denna ganska starka motor fanns också att få i GLE-modellen. Den var en litet bekvämare variant och hade finessen centralås! Volvo införde det här året asbestfria bromsbelägg.

1986

En bra årsmodell med mer förzinkad plåt än tidigare.

Ny front och nytt bakparti. I GL blev 5-växlad låda standard, GLT hängde med men den komfort-inriktade GLE såldes inte längre. 86:orna hade en svart skyddslist nertill på karossen. Herrgårdsvagnen fick ny klädsel i lastutrymmet.

1987

Merparten av DL- och GL-bilarna i denna årsmodell såldes med förgasarmotor på 115 hk, men kunde också fås med katalysatorrenning, insprutning och 115 hk. Den nya 2,3-litersmotorn klarade blyfri bensin.

Nu blev nackskydd standard i baksätet, liksom högt placerat bakljus. GLT kunde köpas med eller utan katalysator.

1988

Bara två versioner: GL och GLT, den senare givetvis mer påkostad. 129-hästarmotor utan

katalysator var ena alternativet och 116-hästarnas med kat var det andra.

1989

Sedan 1985 fanns bara 4- och 5-dörrarsbilar. Man såg också på annat sätt att den långa trojånarserien var på väg att sluta sina dagar. Som till exempel att det bara fanns en enda motor, nämligen 2,3-litern på 116 hk. Den hade inbyggd diagnos-system och bilarna såldes med alternativt 4- eller 5-växlad låda, eller automat.

1990

Årets största nyhet var förmodligen den något större bakrutan på herrgårdsvagnen — det hände alltså inte särskilt mycket... Nästan alla bilar såldes nu med servostyrning, trots att den inte var standard. Serviceintervallerna ökade från 1.000 till 1.500 mil.

1991

Årets mest intressanta tillval: låsningsfria bromsar. GLE-serien var nu avslutad, men kvar fanns GLT som fick mer utrustning.

1992

Såg precis ut som 91:orna men hade ändå begåvats med 160 ändringar! Bland de viktigare förändringarna var att stolar och värmesystem modifierats i del. GLE-paketet ersattes nu av det så kallade SE-paketet, som innehöll låsningsfria bromsar, lättmetallfälgar, eluppvärmda backspegel och centralås. Visst modifieras bilmodeller också i slutet av sin karriär.

1993

I maj 1993 rullade den sista 240-bilen av bandet och det gjorde P.G. Gyllenhammar också. Drygt 2,8 miljoner exemplar hade tillverkat av Volvo 240. Bra jobbat med en bil som ingen nänsin kallade vacker.

POSTGIRO SVENGE
 Beställer Bilsport
 nr. 11-91
 och nr. 5-97
 a 50:-/st

INBETALNINGSGIRERING B
 61 54 70 - 2
 Förlaga AB
 Albinsson & Sjöberg
 Samlar Sven
 Pårmvågen 4
 370 90 BOKHYLLAN
 100.-
 61547028064

Kolla in Bilsports tidigare köpguider

■ Du som har missat några Köpguider kan efterbeställa dem för 50 kr /st (förskott), utanför Sverige 70 kr. Skriv till postgirokonto nr 61 54 70-2 och betalningsmottagare Bilsport. Texta namn, adress och telefonnummer till bostaden på inbetalningskortet.

AC Cobra nr 1/2-02 Alfa Romeo GT/GTV/75/164 nr 24-91* GTV, 164 1976-93, nr 9-94, 1995-01 nr 9-01 Alfa 164/155 1989-97 nr 5-98* Alfa Romeo Spider nr 12-99 Audi A4 nr 3-00, Audi 100 1983-93 nr 6-94 Audi Coupé 2,3E nr 9-02 Audi 80 nr 1/2-99, Audi A8/S8 nr 14/15-01 Audi 100/A6 1991-98 nr 21-99 Audi Quattro 1980-92 nr 25-91*, 1983-91 nr 5-96 Audi S2 Coupé, S2 Avant, A4 1.8 Turbo Quattro 1991-96, nr 1/2-97* Audi Quattro 1977-91 nr 20-01 Audi S2 1991-96, nr 21-00, Audi S4 nr 3-03 BMW 02-serien 1966-77 nr 9-00 BMW 3-serien 1975-92 nr 13-93* BMW 3-serien 1992-98 nr 26-00 BMW 3-serien nr 17-91*, 1983-96 nr 26-96* BMW M3 1987-95 nr 26-95, 1987-99 nr 8-99 BMW M5 nr 13-01 BMW 5-serien 1988-96 nr 14/15-95 BMW 5-serien 1988-96 nr 21-98 BMW 6-serie coupé nr 8-02 BMW 7-serien 1978-92 nr 10-96 BMW 7-serien 1987-95 nr 24-01 BMW 2002-serien 1966-77 nr 14/15-94 BMW 633/635 1977-89 nr 26-94 BMW 850 nr 1/2-00 BMW 3,0-serien nr 24-97, BMW Z3 nr 13-02 Buick GS 1965-72 nr 23-97 Buick 1954-60 nr 12-94, 1954-65 nr 7-97 Buick Fullsize 1950-70 nr 6-92, nr 20-99 Buick Riviera 1963-73 nr 14/15-93 Cadillac 1946-53 nr 6-93, 1950-65 nr 9-95 Cadillac 1950-70 nr 1/2-92*, 1960-74 nr 16-97 Cadillac 1965-70 nr 1/2-94* Cadillac Seville 1976-96 nr 16-96, nr 5-03 Cadillac 1990-2000 nr 3-01 Chev. Blazer fullsize 1976-94, S10 1983-94 nr 11-96 Chev. Camaro 1967-91 nr 14/15-91 Chev. Camaro 1967-93 nr 22-93 Chev. Camaro 1967-81 nr 19-00 Chev. Camaro 1982-96 nr 4-96 Chev. Camaro 1970-81 nr 25-97 Chev. Camaro 1987-99 nr 9-99 Chev. Caprice 1977-99 nr 1/2-96 Chev. Caprice + Impala SS 1991-96 nr 6-99 Chev. Chevelle 1964-72 nr 17-93 Chev. Chevelle 64-77 nr 26-98 Chev. Corvair 1968-69 nr 13-98 Chev. Corvette 1954-67 nr 16-98 Chev. Corvette 1968-82 nr 8-01 Chev. Corvette 1984-99 nr 23-99 Chev. El Camino 1959-67 nr 10-95 Chev. Impala 1958-76 nr 1/2-95 Chev. Classic 1955-57 nr 21-95 Chev. Classic 1948-62 nr 23-91 Chev. Monza 1975-80 nr 18-98 Chev. II och Nova 1962-79 nr 24-94 Chrysler fullsize 1955-1975 nr 19-92 1955-64 nr 11-94, Chrysler 300 nr 11-98 Chrysler Vision/300M 1994-99 nr 4-00 Citroën ID/DS 1956-75 nr 9-93 Citroën XM 1990-00 nr 8-03 De Lorean nr 14/15-02 De Tomaso Pantera nr 24-99 Dodge 1953-60 nr 22-98 Dodge Charger 1966-78 nr 21-94 Dodge Challenger 1970-74 nr 22-00 Dodge 1955-74 nr 11-93, Dodge Dart nr 9-98 Dodge fullsize 1955-1975 nr 12-92 Epa-i-traktor nr 5-00 Ferrari nr 14/15-97 Fiat Coupé/Barchetta nr 8-00 Ford Edsel 1958-60 nr 26-92 Ford 1949-53 nr 8-93 Ford Cabriolet 1949-59 nr 11-97 Ford Capri nr 13-99 Ford Cortina 1962-72 nr 5-93, nr 4-03 Ford Cosworth 1982-94 nr 3-95, 1986-96 nr 14/15-00 Ford Escort 1968-80 nr 18-95 Ford Escort XR3i 1984-95 nr 23-01 Ford Fairlane 1962-70 nr 21-01 Ford Falcon 1960-70 nr 4-94 Ford Granada 1972-85 nr 17-97 Ford Mustang 1965-72 nr 16-99, 1983-97 nr 6-98 Ford Mustang 1994-2001 nr 12-97 Ford Sierra V6 1984-93 nr 7-01 Ford Taunus 1939-62 nr 10-93, 58-67 nr 11-95 Ford T-bird 1955-57 nr 13-97, 58-66 nr 6-96 Ford Probe GT nr 20-02 Fullsize US Ford 1955-75 nr 10-92 Ford 50-liters 1949-60 nr 20-98 GMC Cyclone/Typhoon nr 11-00 Hudson 1948-54 nr 18-94 Hudson 1954-79 nr 10-97 Honda Civic CRX 1984-95 nr 22-97, nr 22-01 Honda Prelude 1979-97 nr 5-99 Imperial 1955-73 nr 4-95 Jaguar nr 20-00, Jaguar MK I-II nr 12-93 Jaguar XJ6/XJ40 1968-92 nr 14/15-92 Jaguar XJ6 1969-96 nr 13-96 Jaguar E-type nr 18-96 Jaguar XJ-S 1977-96 nr 18-97 Lancia Delta Integrare nr 10-99 Lincoln 1952-68 nr 23-96	Lincoln Continental samt Mark III, IV och V nr 24-93 Lotus Elise nr 9-03 Lotus Esprit nr 19-98, Lotus kopior nr 12-02 Mazda RX-7 Wankel nr 12-98 Mazda Miata 1993-98 nr 26-99 Mazda 323 GTX/GTR nr 5-01 Mercedes 190E 1983-94 nr 24-02 Mercedes 190 1984-93 nr 24-95, nr 23-98 Mercedes 180-220 SE 1953-62 nr 4-93 Mercedes 1960-68 nr 19-95 Mercedes 190/200/300 nr 20-91* Mercedes C280 nr 19-01 Mercedes E-klass 1993-98 nr 23-00 Mercedes Kompact Coupé 1969-76 nr 5-95 Mercedes 280 S 1953-60 nr 20-93* Mercedes S-klass 1980-98 nr 23-94 Mercedes SL/SLC 1971-85 nr 5-94 Mercedes SL 1971-89 nr 17-99 Mercedes 600 SL nr 11-02 Mercedes SEC 1982-91 nr 17-96 Mercedes W124 1986-95 nr 6-97 Mercury Cougar 1967-79 nr 13-95 Mercury 1955-64 nr 9-97* Mitsubishi Galant nr 18-02 Mitsubishi Starion, Eclipse, GT 3000 nr 24-00 Mitsubishi Sigma 3,0 24V nr 22-02 MG MGA, MGB, MGC, V8, Midget 1955-76 nr 17-92 MG MGB 1962-80 nr 8-97 Morris Minor 1950-71 nr 17-98 Nissan Datsun nr 7-03 Nissan Primera GT nr 7-02 Nissan 200 SX nr 4-98, nr 26-02, Nissan 300 ZX nr 11-99 Oldsmobile fullsize 1950-70 nr 25-91 Oldsmobile 1954-60 nr 5-97, 1964-75 nr 20-95 Opel Ascona 1971-81 nr 4-99 Opel Calibra 1991-97 nr 7-98, 1990-96 nr 16-02 Opel Commodore 67-77 nr 25-93* Opel GSi 1984-95 nr 12-95, nr 17-00 Opel GT, Manta nr 6-01 Opel Omega 3000 1987-99 nr 18-99 Opel Kadett 1966-79 nr 10-02 Opel Kapitän 1938-70 nr 25-92 Opel Rekord 1958-67 nr 17-95 Opel Tigra nr 6-02 Peugeot 205 GTI nr 12-91, 1985-92 nr 8-95, nr 5-01 Peugeot 405/406 1988-99 nr 7-00 Peugeot 405 M16 nr 16-01 Plymouth Barracuda 1964-74 nr 20-94, nr 3-98 Plymouth Valiant 1963-73 nr 3-93 Plymouth Road Runner 1968-75 nr 21-02 Pontiac Bonneville 1968-85 nr 22-94, 1957-66 nr 24-98 Pontiac GTO, LeMans & Tempest 1961-72 nr 23-95 Pontiac GTO 1984-72 nr 18-01 Pontiac Fiero 1984-88 nr 25-94, nr 25-00 Pontiac Firebird 1967-69 nr 25-02 Pontiac Firebird 1970-83 nr 15-93*, 1977-96 nr 8-96* Pontiac fullsize 1950-70 nr 8-92 Pontiac Trans Am 1970-99 nr 16-00 Porsche 356 nr 7-96 Porsche 911 1955-92 nr 18-92*, 1965-95 nr 25-95 Porsche 911 del 1 1969-77 nr 19-97 Porsche 911 del 2 1978-97 nr 20-97 Porsche 914 nr 10-03 Porsche 928 1978-95 nr 9-96, 1977-95 nr 26-01 Porsche 944 1988-95 nr 21-97 Renault 8/10 + Gordini nr 7-93 Renault Clio 16V 1991-98 nr 25-99 Saab Cabriolet 1987-94 nr 22-95, 1987-98 nr 18-00 Saab 900 Turbo 1985-94 nr 23-93, 1985-96 nr 12-96, nr 23-02 Saab 900 Turbo 1979-93 nr 10-94, 1979-98 nr 7-99 Saab 900 nr 4-01, Saab 9-5 nr 6-02 Saab Seno 1966-74 nr 23-92, 1956-74 nr 12-00 Saabs tvåtakare 1950-67 nr 22-96 Seat Ibiza Cupra nr 25-01 Shelby 427 Cobra nr 4-92 Shelby GT-350, GT-500 nr 4-02 Studebaker 1953-66 nr 19-96 Subaru Impreza 1994-99 nr 22-99 Toyota Celica 1971-92 nr 11-92*, 1986-96 nr 26-97 Toyota Supra nr 19-99 Triumph Sportbrill nr 11-01 Volvo 140 1967-74 nr 19-94 Volvo 140 1967-75 nr 18-93* Volvo 240 1976-82 nr 12-93*, 1975-93 nr 8-98 Volvo 440 1968-96 nr 13-00 Volvo 480 1988-95 nr 21-97 Volvo 850 1993-96 nr 12-97, 1992-97 nr 3-02 Volvo Amazon 1956-70 nr 14/15-98 Volvo Duett 1953-69 nr 13-94 Volvo PV 1947-60 nr 16-94* Volvo 740 1984-92 nr 24-96 Volvo 760/960 1983-96 nr 4-97, nr 17-01 Volvo 940 Turbo nr 12-93 Volvo P1800 1961-1973 nr 19-02 Volvo S/V40 nr 14/15-99 VW Karmann-Ghia nr 3-99 VW Cabriolet 1950-80 nr 14/15-96 VW Corrado/Scirocco 1974-96 nr 3-97 VW Corrado nr 1/2-01 VW Typ 1 1946-75 nr 9-92, 1950-75 nr 10-98 VW Typ 3, 411, K70 1962-75 nr 3-96 VW Golf GTI 1981-90 nr 8-94, 1977-97 nr 25-98 VW Passat 1995-99 nr 10-00 VW Golf VR6 nr 17-02
--	--

* Slutskäld, kan beställas som kopial