

# Modern veteran med kultstatus

För bara några år sedan ansågs Volvo 140-serie som totalt ointressant. I upphottad version hade den under 1980-talet gjort sitt och som veteran var den alldeles för ny.

I dag är tongångarna helt annorlunda. Modellen är numera kult och går hem både bland originalfolk och de som bygger softade sleepers.

AV MAGNUS KARLSSON



**HET SAMLARVAGN.** I höst är det precis 40 år sedan de första exemplaren av Volvos 140 rullade av bandet. Trots att det tillverkats 1,2 miljoner av den i dag mycket populära modellen är det inte så enkelt att hitta ett prisvärt exemplar. En fin 72:a med tidstypiska tillbehör är numera ett jagat villebråd.



**NY GRILL.** "Så har vi DL-modellen med nya grillen ...". 1971 begåvades Volvon med modernare front – dock endast på DL- och GL-modellerna. Den sistnämnda hade även den nya direktinsprutade B20-maskinen.

## Märkesklubben

Svenska Volvo 140-klubben är en MHRF-ansluten förening som verkar för modellens bevarande. Årsavgiften är 230 kronor och för pengarna får de 1.100 medlemmarna bland annat en klubbtidning samt möjlighet att handla originaldelar från SVIS (Svenska Volvo-klubbar i Samverkan).

**Volvo 140-klubben**  
c/o Robert Sherman  
Björnssongatan 138  
168 44 Bromma  
Telefon: 08-376 140  
(onsdagar kl. 19.00-21.00)

Internet: [www.140-klubben.org](http://www.140-klubben.org)

**V**i är många som har minnen förknippade med folkhemsbilen Volvo 140. Antingen är man uppväxt i baksätet i föräldrarnas "Californiavita" 144. Eller har man som förstabil ägt en skyportförsedd 71:a med dubbla bakljus. En del har säkert redan hunnit med att originalrenovera en tidig 67:a – givetvis med B18 B-motor och nyservad overdrive.

För ungefär 20 år sedan var man kung på stan om man ägde en brölände Weber-försedd 142:a – helst modifierad på ett eller annat vis. Var man inte händig nog att bygga om, dög det med en metallicfärgad 73:a med kromfälgar.

Det var viktigt med årsmodellen. Högst i kurs stod just 73:an med sina infällda dörrhandtag och smäckra stötfångare samt liggande bakljus.

Visst ja. Den korta växelspaken var ju även ett måste!

## Nya trender

I dag är det lite annorlunda. Möter man en äldre Volvo 140 i originalskick är det sällan någon gammal farbror bakom ratten. Nej, nuförtiden är det helt okay med den tidiga blanka grillen och de utanpåliggande dörrhandtagen – och stående bakljus är faktiskt riktigt snyggt!

Den klassiska Volvon har även uppnått veteranstatus. Detta tack vare den rullande 30-årsregeln som gör 140:an skattebefriad. Modellen behöver dessutom endast besiktigas vartannat år.

Ett välserverat exemplar kan också med fördel brukas på längre resor. Hur många veteraner åker man så bekvämt med som en Volvo 140?

De olika faktorerna samt att det blivit lite inne att äga en Volvo 140 som hobbybil eller som andrabil, har gjort att priserna på hyfsade objekt stigit markant.

Det är sällan man numera hittar en körbar vagn för under 10.000 kronor. De som ligger under den prislådan kräver en stor ekonomisk insats för att få i fint skick.

Fina originalvagnar med få mil på mätaren trillar lätt iväg mot 30.000-kronorsstreck. Högst i kurs står bilarna med B-motorerna. Det vill säga B18- eller B20-maskiner försedda med dubbla SU-förgasare.

En fin GL av de sista årgångarna håller också ett högre värde än genomsnittet – speciellt om de är utrustade med sollucka eller andra åtråvärda tillbehör.

Även Express-modellen med sitt förhöjda kombitak har idag fått samlarvärde, kanske därför att många är



## KLASSIKERN.

Den omåttligt populära 73:an är lika het i dag som för 30 år sedan. Rutmönstrad grill, infällda dörrhandtag, kort växelspåk och rektangulära bakljus gör modellen till en verklig klassiker.

bortskrotade efter hård tjänstgöring som firmabil.

## Reservdelar

Vad det gäller reservdelar är modellen ännu lite för ung för att nytillverkning av delar ska ha kommit igång på allvar.

Företaget Genuine Classic Parts i Jönköping, [www.gcp.se](http://www.gcp.se), tillhandahåller en hel del till Volvo 140 men än så länge är det betydligt enklare att renovera en Amazon eller P1800. Exempelvis finns det ingen reproduktion av inredningar ännu – men det kommer med tiden.

Har man tur kan man fortfarande hitta en del godsaker på hyllorna hos den lokala Volvo-handlaren men det blir allt tuffare.

Att göra en originalrenovering genom att bara plocka nya prylar i en affär är alltså omöjligt.

## Premiär 1966

Inom kort är det faktiskt hela 39 år sedan de första 140-vagnarna rullade av bandet.

Hösten 1966 stod modellen klar inför en förväntansfull publik.

PV:n med anor från 40-talet hade gjort sitt. Visserligen var Duetten fortfarande kvar i produktion men teknik och design var ingen direkt reklamplare för den svenska bil tillverkaren.

Även Amazonen började kännas gammal och Volvo var i ett starkt behov av en efterträdare. En ny familjevagn med större utrymme, modern design och bättre teknik. En prisvärd och pålitlig storsäljare som kunde visa vägen in i framtiden.

## Prototyper

Planeringen av en modern Volvo påbörjades redan 1960 – då hade Amazonen bara varit i produktion i fyra år.

Projektet kallades P660 eftersom det påbörjades i juni 1960. Man bestämde olika mått och längder på den nya vagnen och att bilen skulle vara tillgänglig både som 2- och 4-dörrars samt även tillverkas som herrgårdsvagn.

I december 1961 hade man flera designförslag på ritbordet och när man väl bestämt sig startade arbetet med att ta fram en fullskalemodell i lera.

Flera olika konceptbilar togs fram och i början av 1964 var det slutgiltiga utseendet godkänt av Volvo-ledningen.

## Säkert val

I augusti 1966 var det pressvisning för Volvo 140 och en månad senare var det dags för provkörning. Bilen fick ett varmt välkommande. ➤



**HELA FAMILJEN.** Här är 1970 års modellflora och en av nyheterna var att stolarna nu försetts med nackskydd. Kombi hade gjort entré sent – 68 och två år senare begåvades den med torkarblad på bakkluckan.

## REFRÄNGEN.

År 1974 blev sista året för den långlivade 140-modellen. Årgången känns enklast igen på de stora stötp-tagande stötfångarna.



## ULTRA-

**MODERNT.** Den nya instrumentpanelen hade premiär 1973 och gav en försmak på det nya moderna som skulle komma i framtida modeller. Introduktionen av 240-serien var inte långt borta.

## De olika årsmodellerna

### 1967

Första bilarna rullar av bandet under hösten 1966 i form av 144:or. Senare introduceras 142-modellen som utrustades med den 115 hästar starka B18 B-motorn. Dock inget B18-emblem i grillen.

Total produktion: 38.600

### 1968

Inga större förändringar från 67:an. Dock ändrades några detaljer i inredningen såsom innebackspegeln och dörrvevarna. Även de yttre dörrhandtagen hade modifierats något sedan året innan. Nu erbjöds 142:an även med B18 A-maskinen med enkelförgasare och 85 hästar.

Senare på året gjorde stationsvagnen 145 entré och av årsproduktionen på 118.300 var 9.200 kombibilar.

### 1969

Ett B20-emblem i grillen förkunnar att motorvolymen nu ökat från 1.778 cc till 1.986 cc. Den "nya" motorn utvecklade 90 hästkrafter i standardutförande och 118 hästar i B20 B-versionen. Modellen hade nu begåvats med en yttre backspegel även på passagerarsidan. Invändigt hade vinylklädseln ersatts med textil. Tillverkningsciffran hade nu stigit till 130.100 exemplar.

### 1970

Endast små ändringar i form av eluppvärmd bakruta och spolning samt torkarblad på 145:ans bakklucka. Kombi erbjöds nu även som "Express" med förhöjt tak med extra lastutrymme till följd. Nackskydd till framstolarna var också en nyhet det här året.

Årsproduktion: 152.660 varav 66.560 exemplar var 142:or.

### 1971

Modellbeteckningarna Grand Lux och de Luxe införs för att tydligare uttrycka de olika utrustningsnivåerna. De båda "lyxversionerna" försågs med en svartlackerad grill medan standardbilen L fick behålla det ursprungliga blanka kylargalleret.

En ny typ av fälgar samt längre framskärmar var ytterligare modifieringar det här året. På maskinsidan introducerades insprutningsmotorn B20 E i GL-modellen samtidigt som B-motorn ersattes med B20 D (tillval i DL).

Produktion: 181.700 exemplar.

### 1972

Infällda dörrhandtag och kort växelspåk var de stora nyheterna 1972. DL- och GL-versionerna försågs med

träimitation på instrumentpanelen och en helt ny ratt gjorde entré på samtliga modeller.

Den totala tillverkningsciffran hamnar på 200.840 exemplar varav 73.470 är tvådörrars, 77.030 av modell 144, och 50.340 är kombibilar.

### 1973

Den idag klassiska och mycket populära årgången kännetecknas av en ny modernare instrumentpanel. Utvändigt hittar man liggande rektangulära bakljus samt en ny design på grillen. Insprutningsmotorn är nu även tillgänglig till 145-modellen. Hela 214.770 fordon i 140-serien rullar av bandet detta år.

### 1974

Sista året för 140-modellen. Nya stora stötp-tagande kofångare gör årsmodellen lätt att känna igen. Dörrarna saknar nu ventilationsrutor, vilket möjliggör annan placering av backspeglarna. En annan nyhet var varningslampan för trasig glödlampa. Detta finalår tillverkades 214.401 exemplar av Volvo 140 och under dess 13-åriga produktion hann man göra 1,2 miljoner bilar av modellen som numera uppnått definitionen klassiker.

➤ Främst var det säkerhetstänkandet som fick massor med beröm. Det nya bromssystemet med två oberoende kretsar och skivor runt om var nytt bland mellanklassvagnarna.

Instrumentpanelen hade fått en stötskyddande inramning och saknade farliga reglage.

Till och med dörrlåsen var av en ny säkerhetstyp som lätt klarade USA-marknadens hårda krav. Även rattstången var av "säkerhetstyp". Den var delad så att den inte skulle fara in mot föraren vid en frontalkrock.

Produktionen kom igång på allvar vid början av 1967 och idag är det de tidiga bilarna tillverkade under hösten-66 som är lite extra attraktiva. Den första tiden gjordes enbart fyrdörrarsbilar. Men efter en tid kom man även igång med 142:orna. De tvådörrade vagnarna var alla av S-modell med B18-B under huven. Endast 1.500 142:or gjordes av 1967 års modell.

Det bästa produktionsåret blev 1973 då närmare 215.000 vagnar rullade av bandet.

Totalt blev det 1,2 miljoner bilar i 140-serien innan modellen lades ned 1974. □



**STORKONCERN.** På Volvo-fabriken i Göteborg arbetade vid början av 70-talet cirka 9.000 personer. Hela koncernen hade då 39.000 anställda.



**LASTÅSNAN.** Volvo 145 Express gjorde entré 1970 och erbjöd med sitt förhöjda tak ett lastutrymme på hela 2,5 kubikmeter.



**PROTOTYPEN.** Redan 1961 hade var ett flertal lermodeller gjorda på den kommande Volvon. Här en av de senare versionerna som även fått lack, dörrhandtag och stötfångare.



**STILRENT.** "Sober elegans med överskådlighet och säkerhet", kallade Volvo instrumentbrädan i 140-modellen som började tillverkas hösten 1966.



**CUSTOM-BYGGEN.** Under 80-talet utsattes åtskilliga 142:or för customizing. Bilsports medarbetare "Molle" Molin förtretrade Nybro-ligan i konkurrens med Vallåkra-gänget och Säfte-ligan.

"I början av 1964 var det slutgiltiga utseendet godkänt av ledningen."

### Volvo 140-ägaren



**FAMILJERACER.** Visst funkar en Volvo-klassiker som familjebil!

För Johan Petersson i småländska Målen är det ingen tvekan om vilket bilmärke som står högst i kurs. Med en Amazon 123 GT som finbil och en 855 R som familjevagn är det trots allt 145:an från 1971 som är favoriten.

– Praktisk, slitstark och billig i underhåll, förklarar Johan som använder sin "veteran" varje dag, året runt.

Bilen är egentligen en USA-export som hittat tillbaka till sitt ursprungsland. Automatlådan med rattväjlare och den udda turkosa färgnyansen (kod 104) är typiska Amerika-attribut.

– Visst finns det att göra på bilen för att få den i skick, men för tillfället är den lagom att köra prylar med och B20-snurran är nog den pålitligaste motorn som tillverkats, säger Johan och lastar in barnvagn, cyklar och massvis med förnödenheter inför en stundande semestertur.

Johan har satt lite personlig prägel på sin "bruksveteran" genom att montera 940-fälgar samt sänka den ungefär en decimeter.

– Går som ett strykpjörn i kurvorna, speciellt i 190 knyck, skämtar Johan och rycker i drivan med ett handfast grepp.

Den turkosa kombi rullar ut i trafiken och försvinner i vimlet av nya gubbiga Volvo-vagnar. För visst har 140-modellen tagit klivit från "tråkig" till "kult" på bara några år. Eller hur?

<b>POSTGIROT SVERIGE</b> Beställar Bilsport nr. 11-91 och nr. 5-97 à 50:-/st	<b>INBETALNING/GIRERING B</b> 61 54 70 - 2 Färlinge AB Albinsson & Sjöberg Samlar Sven Pärnvägen 4 370 90 BOKHYLLAN 100.- 6154702066
--	--

## Kolla in Bilsports tidigare köpguider

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

- AC Cobra nr 1/2-02
- 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
- Alfa 156 nr 24-03
- 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 1977-91 nr 20-01
- Audi S2 1991-96 nr 21-00, Audi S4 nr 3-03
- Audi RS2 nr 13-04, Audi TT nr 19-03
- BMW 02-serien 1966-77 nr 9-00
- BMW 3-serien 1984-90 nr 20-03
- BMW 3-serien 1992-98 nr 26-00
- BMW 3-serien E46 nr 3-05
- BMW M3 1987-99 nr 8-99, BMW M5 nr 13-01
- BMW M3 E36 nr 5-04
- BMW 5-serien 1982-88 nr 14/15-95
- BMW 5-serien 1988-96 nr 21-98, nr 13-03
- Bmw 6-serie coupé nr 8-02
- BMW 7-serien 1978-92 nr 10-96
- BMW 7-serien 1987-95 nr 24-01
- BMW 8-serie E31 nr 18-04
- 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 GC 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 1960-74 nr 16-97
- Cadillac Seville 1976-96 nr 16-96, nr 5-03
- Cadillac Seville STS nr 21-04
- 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, 1967-81 nr 19-00
- Chev. Camaro 1982-96 nr 4-96
- Chev. Camaro 1970-81 nr 25-97, 1987-99 nr 9-99
- Chev. Camaro 1993-02 nr 16-05
- Chev. Caprice 1977-95 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 1960-69 nr 13-98
- Chev. Corvette 1954-67 nr 16-98, 1968-82 nr 8-01
- Chev. Corvette 1984-99 nr 23-99
- Chev. El Camino 1959-87 nr 10-95
- Chev. Impala 1958-76 nr 1/2-95
- Chev. Classic 1955-57 nr 21-95
- Chev. Classic 1949-62 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 Viper nr 14-03
- 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/A-traktor nr 5-00
- Ferrari nr 14/15-97, Ferrari 348 nr 10-05
- Fiat Coupé/Barchetta nr 8-00
- Ford Edsel 1958-60 nr 26-92
- Ford 1949-53 nr 8-93, Ford Capri nr 13-99
- Ford Cabriolet 1949-59 nr 11-97
- Ford Cortina 1962-72 nr 4-03
- Ford Cosworth 1982-94 nr 3-95, 86-96 nr 14/15-00
- Ford Escort 1968-80 nr 18-95
- Ford Escort RS 2000 1992-1996 nr 26-03
- 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 12-01
- Ford Mustang 1987-1993 nr 10-04
- 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
- Fords 50-talare 1949-60 nr 20-98
- GMC Cyclone/Typhoon nr 11-00
- Hudson 1948-54 nr 18-94
- Hundkjän 1960-79 nr 10-97
- Honda Civic CRX 1984-95 nr 22-97, nr 22-01
- Honda Civic VTi-92, nr 25-03
- Honda Prelude 1979-97 nr 5-99
- Hyundai Coupé nr 4-04
- Imperial 1955-73 nr 4-95
- Jaguar nr 20-00, Jaguar MK III nr 12-93
- Jaguar XJ6 1969-86 nr 13-96
- Jaguar XK8 nr 5-05
- Jaguar E-type nr 16-96
- Jaguar XJS 1977-96 nr 18-97
- Lancia Delta Integrale nr 10-99
- Lexus IS 200 1999-03 nr 22-03
- Lincoln 1952-69 nr 23-96
- Lotus Elise nr 9-03, Lotus Esprit nr 19-98
- Lotus kopior nr 12-02, Lotus Omega nr 21-03
- Mazda RX-7 Wankel nr 12-98
- Mazda Miata 1993-98 nr 26-99
- Mazda MX-5 nr 9-04
- Mazda 323 GTX/GTR nr 5-02
- Mercedes 190E 1983-94 nr 24-02
- Mercedes C280 nr 12-03
- Mercedes E-klass 1993-98 nr 23-00
- Mercedes Kompact Coupé 1969-76 nr 5-95
- Mercedes S-klass 1980-90 nr 23-94
- Mercedes SL 1971-89 nr 17-99
- Mercedes 600 SL nr 11-02
- Mercedes SEC 1982-91 nr 17-96
- Mercedes SLK nr 12-03
- Mercedes W124 1986-95 nr 6-97
- Mini nr 19-04
- Mitsubishi Galant nr 18-02
- Mitsubishi Starion, Eclipse, GT 3000 nr 24-00
- Mitsubishi Sigma 3.0 24V nr 22-02
- MG MGB 1962-80 nr 8-97
- MGF nr 7-05
- Morris Minor 1950-71 nr 17-98
- Nissan Z-serien nr 7-03, Nissan Primera GT nr 7-02
- Nissan 200 SX nr 26-02
- Nissan 300 ZX nr 11-99, Nissan 300 ZX nr 6-04
- Oldsmobile 1954-60 nr 5-97, 1964-75 nr 20-95
- Opel Ascona 1971-81 nr 4-99
- Opel Astra GSI nr 20-04
- Opel Calibra 1991-97 nr 7-98, 1990-96 nr 16-02
- 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 1958-87 nr 17-95
- Opel Speedster nr 12-05
- Opel Tigra nr 6-03
- Peugeot 205 GTI nr 12-91, 1985-92 nr 8-95, nr 5-01
- Peugeot 206 GTI nr 11-04
- Peugeot 405/406 1988-99 nr 7-00, Peugeot 405 M16 nr 16-01
- Plymouth Barracuda 1964-74 nr 3-98
- Plymouth Road Runner 1968-75 nr 21-02
- Pontiac Bonneville 1966-85 nr 22-94, 57-66 nr 24-98
- Pontiac GTO, LeMans & Tempest 1961-72 nr 23-95
- Pontiac GTO 1964-72 nr 18-01
- Pontiac Fiero 1984-88 nr 25-94, nr 25-00
- Pontiac Firebird 1967-69 nr 25-02
- Pontiac fullsize 1950-70 nr 8-92
- Pontiac Trans Am 1970-99 nr 16-00
- Porsche 356 nr 7-96, nr 17-04
- Porsche 911 del 1 1969-77 nr 19-97, del 2 1978-97 nr 20-97
- Porsche 914 nr 10-03, Porsche 924 nr 7-04
- Porsche 928 1977-95 nr 26-01
- Porsche 944-968 1982-95 nr 6-00
- Porsche Boxster nr 1/2-05
- Renault 8/10 + Gordini nr 7-93
- Renault Clio 16V 1991-98 nr 25-99
- Renault Clio Sport nr 12-04
- Saab Cabriolet 1987-98 nr 18-00
- Saab 900 Turbo 1985-96 nr 23-02
- Saab 900 nr 4-01, 900 Turbo 1979-98 nr 7-99
- Saab 900 Aero nr 23-03
- Saab 9-5 nr 6-02, Saab 9-5 Aero nr 6-05
- Saab Sonett 1956-74 nr 12-00
- Saabs tvåtakare 1950-67 nr 22-96
- Seat Ibiza Cupra nr 25-01
- 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 Celica 1986-95 nr 18-63
- Toyota MR2 nr 16-04
- Toyota Supra nr 19-99, nr 1/2-04
- Triumph Sportbilar nr 11-01
- Volvo 140 1967-74 nr 17-05
- Volvo 140 1967-74 nr 19-94, Volvo 240 1975-93 nr 11-03
- Volvo 440/460 1989-96 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 1947-66 20-92, Volvo PV 544 1958-66 1/2-98
- Volvo 740 1984-92 nr 24-96, Volvo 740 Turbo 86-90 nr 16-03
- Volvo 760/960 1983-96 nr 4-97, nr 17-01
- Volvo 940 Turbo nr 1/2-03
- Volvo P1800 1961-1973 nr 19-02
- Volvo R-modeller 1995-00 nr 3-04
- Volvo S/V40 nr 14/15-99, nr 14/15-04
- Volvo S60 2.4T/2.5T/3.0T nr 11-05
- 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 Golf IV nr 8-04
- VW Golf GTI 1981-90 nr 8-94, 1977-97 nr 25-98
- 1984-91 nr 17-03, VW Golf VR6 nr 17-02
- VW New Beetle nr 4-05
- VW Typ 1 1946-75 nr 9-92, 1950-75 nr 10-98
- VW Typ 3, 411, K70 1962-75 nr 3-96
- VW Passat 1995-99 nr 10-00

\* Slutskäp, kan beställas som kopial