

Volvo 140 GL var en 140 med lite extra. Utrustade med insprutningsmotorer, skinnklädsel och oftast metallclack var de då lite mer exklusiva bilar än standardbilarna och idag väcker de ofta lite mer uppmärksamhet.

Hur många bilar finns det då kvar? 140-bladet gjorde en djupdykning på en av typkoderna för årsmodell 1972.



Artikelförfattarens 1424951W utanför Volvos huvudkontor i samband med VROM 2013

39 KVARVARANDE EXEMPLAR

VOLVO 142 GL 1972

Det finns ett antal olika utföranden på GL-bilarna. Och även om det fanns några udda exemplar av 1970 års modell så var det mellan 1971 och 1974 som man kunde köpa en 140 GL. Vilken årsmodell och vilket utförande man tycker bäst om är förstås individuellt. Jag roade mig med att i oktober 2014 ta fram information om hur många bilar som finns kvar i det svenska bilregistret av den GL-modell som jag själv har, nämligen en 142 GL av årsmodell 1972 med original taklucka och manuell växellåda med överväxel, dvs en GL med typkod 1424951W. I februari 2015 kompletterade jag mitt sökande med att undersöka hur många 1424961 W som fanns kvar, dvs 142 GL av årsmodell 1972 med original taklucka men med automatlåda istället för manuell låda med överväxel.

Totalt visade det sig finnas kvar 39 stycken bilar i bilregistret med typkod 1424951 av 1972 års modell. Bilarna är ganska spridda i landet och finns från mellersta Norrbotten till Skåne. Den person som äger flest bilar med denna typkod äger tre bilar, undertecknad äger två och övriga ägare har en bil vardera. Bilarna med typkod 1424961 är faktiskt väsentligt mycket ovanligare, totalt finns endast 12 stycken sådana bilar kvar i bilregistret. Automatlådebilarna är också spridda över landet. Den sydligaste hör hemma i Trelleborg och den nordligaste i västra Västerbotten. En bil finns i göteborgsområdet och tre bilar i Stockholm. Ingen person äger mer än en bil med typkod 1424961.

Vid tillfället när utdraget gjordes så var 34 av de 39 manuellt växlade bilarna

avställda och endast tre stycken var besiktigade. Många av bilarna har varit obesiktigade länge. En bil besiktigades senast i oktober 1979. Därefter kommer tre bilar som senast besiktigades i februari, mars respektive april 1981. Automatlådebilarna verkar inte heller rulla speciellt mycket. Två av dem besiktigades under 2014 och det är också dessa två av de 12 automatlådebilarna som är påställda. De två automatlådebilar som varit obesiktigade längst besiktigades senast i augusti 1984 samt i mars 1986.

Den som ägt sin manuellt växlade bil längst har haft den sedan december 1976. Två andra personer har haft sina bilar sedan 1977 respektive 1979. Den bil som samma person ägt sedan 1979 är för övrigt en av de tre bilar som är besiktigade. Tre personer har ägt sin bil sedan 1980-talet och 14 personer har ägt sin bil sedan 1990-talet.

Den som ägt sin automatväxlade bil längst är dock faktiskt snäppet värre, han har nämligen ägt sin 1424961 ända sedan februari 1975. Augusti 1983 samt april 1984 är de tillfällen när ägarbytena skedde på de två bilar som ägts andra och tredje längst. Fyra bilar ägarbyttes på 1990-talet och fem bilar på 2000-talet varav en så sent som i oktober 2014.

Den manuellt växlade bil som registrerades först togs i trafik den 17 september 1971 vilket gör den till en tidig 72:a. Den bilen är dessutom den som har det lägsta chassinumret av de kvarvarande bilarna. Därefter har två manuellt växlade bilar tagits i trafik första gången den 12 oktober 1972. Den sista bilen att tas i trafik av dem som finns kvar idag togs i trafik

den 4 december 1972. Kanske var det en bil som av någon anledning blivit kvar någonstans hos någon bilhandlare och som såldes lite billigare för att handlaren skulle kunna göra plats för 73:orna. Noterbart är att bilen som togs i trafik i december har ett chassinummer som är cirka 12000 bilar lägre än den bil som såldes i juli 1972 och som är den med högst chassinummer av de kvarvarande. (Alla 142:or ingick i samma chassinummerserie, oavsett modell och utförande.)

De två äldsta kvarvarande automatlådebilarna togs faktiskt i trafik samma dag, nämligen den 11 oktober 1971. Den äldsta av dem är cirka 4000 chassinummer nyare än den äldsta kvarvarande manuellt växlade bilen. Sex av de kvarvarande automatlådebilarna togs i trafik första gången under hösten 1971, de övriga under våren 1972 fram till och med mitten av juni 1972.

En av de manuellt växlade bilarna har tillägget ombyggt fordon i slutet av typkoden. Vad det innebär är okänt, mer än att bilen har en något högre effekt angiven än övriga bilar.

I övrigt vet vi inte mycket om dessa bilar. Förmodligen finns det både minnen, visioner, realistiska mål och tapgade sugar gömda bakom de olika registreringsnumren. Vi får väl se om tio år om antalet bilar ändrats, och om fler av dem kanske blivit körbara och besiktigade!

**Text & research
Thomas Näsström**