

# **CM 4/2011**

## **Sista delen av C4 storyn**

# Corvette ZR-1 1990



Ägare: Oliver Gallas från Johanneshov. Medlem # 790  
Foto: Bo Mårzell

990



# Storyn om ZR1/ZR-1

## Det började med en ZR1/C3

### DEN TREDJE OCH SISTA DELEN

Redan 1970 kom den första ZR1 Corvetten, av några benämnd som "ZORA RACER" efter Corvetten kanske mest kände chefsingjör Zora Arkus Duntov. Det här reportaget kommer till största delen att handla om ZR-1/C4 från åren 1990 - 1995.

ETT REPORTAGE AV JANNE S I SAMARBETE MED OLIVER GALLAS (MEDLEM # 790) OCH JANNE ERIKSSON (MEDLEM # 289)

**D**en ursprungliga ZR1/C3 Corvetten fanns i produktion under åren 1970-72. Den kan i grova ordalag beskrivas som en L88 Corvette med ett preparerat chassi och en något modifierad LT1 motor.

**Detta var ett** speciellt paket, ett RPO (Regular Production Option) som kort och gott benämndes ZR1. Det här var ju i tider när hästkraftskriget pågick som bäst mellan de stora biljättarna i USA, samtidigt som myndigheterna började titta på utsläpp och ville få renare motorer.

GM låg i stargroparna för att introducera sin LS 7 motor, men ändrade sig i sista stund. Då det bästa inte gick i produktion introducerades i stället ZR1-paketet som med den varvilliga LT1 motorn och det förbättrade chassit både gav ypperliga prestanda och avsevärt bättre kurvtagningsförmåga för den tiden. Och det är klart, med ett uppstyvat chassi, ett betydligt lättare motorpaket jämfört med en Big Block, M22 växellåda, heavy duty bromsar mm, kunde det bli bättre?

Smakar det så kostar det, 20% extra på priset (nästan 1000 \$) fick man lägga till om man ville vara värst.

Det har skrivits mycket om LT 1 motorn under åren. Den fanns bara att få med manuell växellåda och tillskrevs 360 eller 370 hk i olika publikationer. Det var nog en underdrift, ty GM gjorde vad man kunde för att få ner de allt högre försäkringspremierna på muskelbilar. Så någon inom branschen kom på att redovisa hästkraftsantalet vid ett lägre varvtal och då ljög man ju inte, eller hur, i alla fall inte så mycket?

Så här började det...



År	RPO (Regular Production Option)
<b>1970</b>	<b>ZR1 Special Purpose engine Package</b>
Tillverkat 25 st	LT1 motor 370 hk, M22 4 växlad manuell låda, heavy duty bromsar, transistortändning, special aluminium kylare, kraftigare fjädrar - stötdämpare - krängningshämmare. Flätkåpa i aluminium.
<b>1971</b>	<b>ZR1 Special Purpose LT1 engine Package</b>
Tillverkat ZR1 8 st ZR2 12 st	LT1 motor 330 hk, M22 4 växlad manuell låda, heavy duty bromsar, transistortändning, special aluminium kylare, kraftigare fjädrar - stötdämpare - krängningshämmare. Flätkåpa i aluminium (fanns även utan kåpan).  1971 fanns även som ZR2, som i princip var en ZR1 med 454 LS6 motorn på 425 hk (den fanns även att få med aut växellåda).
<b>1972</b>	<b>ZR1 Special Purpose engine Package</b>
Tillverkat 20 st	LT1 motor 370 hk, M22 4 växlad manuell låda, heavy duty bromsar, transistortändning, special aluminium kylare, kraftigare fjädrar - stötdämpare - krängningshämmare. Normalt fanns ej flätkåpa.

ZR1 var den sista modellen av GM's produktionsmodeller som fabriken skrev sig fria från ansvar med orden: "Not intended for normal driving situations."

# the "King of the Hill"

## och fortsatte med en ZR-1/C4



ZR1, eller ZR-1 med bindestreck, som entusiasterna i USA ibland benämner modellen är den andra ZR-1 modellen i Corvettehistorien.

Den här delen av reportaget kommer till största delen att handla om ZR-1 från åren 1990 - 1995.

**G**M hade inte under 1980-talet någon riktigt vass modell som kunde tävla mot Porsche eller Ferrari att nå de för tiden riktigt höga topphastigheterna runt 300 km/tim. Därför tog man 1986 kontakt med Lotus i England med en idé om att bygga världens snabbaste produktionssportbil för gatan.

Resultatet blev att Lotus designade en helt ny motor, som skulle passa i C4:ans motorutrymme istället för L98 motorn. Med ett aluminiumblock och med samma borrning som L98 motorn tog man fram nya aluminiumtoppar med 4-ventilssystem, alltså en helaluminium V8 med 32 ventiler och dubbla överliggande kamaxlar. Det här var för sin tid en mycket sofistikerad motor, som GM valde ut och kontrakterade Mercury Marine i Stillwater/Oklahoma eftersom det skulle bli en begränsad serie. Då behövde inte GM själva bygga upp en egen linje. För att trygga kvalitén gjorde man dock

särskilda stickprovskontroller.

**Lotus hjälpte även** till att utveckla ett system för att stänga av hälften av insugningsrören och injektorerna vid halv belastning så att motorn då gav "endast" 250 hk av de maximala 375 hk. Mycket snopet för alla anställda vid "valet parkeringarna" och servicekillarna på verkstäderna som inte fick känna på fullt gaspådrag på kundens ZR-1. Fast det måste ju tilläggas att det var mycket praktiskt när det var dags att låna ut bilen till svärmor för den obligatoriska söndagsturen till högmässan.

**Modellen hade toppprestanda** (acceleration 0-96 km/timmen på 4,4 sek och en toppfart av nästan 300 km/tim) när den presenterades för kunderna som 1990 års modell. Nu kunde GM's sportbil nummer 1 för första gången i historien matcha europeiska supersportbilar som Porsche 928GT och Ferrari Testarossa. Men som vi skrev i första reportagedelen, smakar det så kostar det. En vanlig coupe kostade 1990 runt \$30.000 och hungrade man efter att ha ZR-1 modellen fick man lätta på lädret och släppa till minst ytterligare ca \$30.000. Fast det är klart, ville man vara bland de första att köra en ZR-1 på gatan i Californien, då kunde dealern begära \$100.000 och kanske ännu mer. Det var ju nästan dubbelt så mycket som standardmodellen av Corvetten. Därför nådde inte produktionen några toppnoteringar.

Modellen hade följande som skiljde från basmo-

dellen: Dörrar, bakdel och bakskärm, som skulle ge plats för 315 däck på 11 tum breda 17 tums fälgar, vilken var rejält brett för drygt 20 år sedan.

1991 fick ZR-1 en face lift med bl a nytt frontutseende i likhet med basmodellernas karossuppgraderingar.

1993 fick LT5 motorn en uppgradering bestående av förbättrade topplock och ett fyrbultat block. Sammantaget gjorde detta att effekten kunde höjas till 405 hkr, vilket behölls ända tills produktionen av ZR-1 modellen upphörde med 1995 års modell.

**Vad ska man se upp med om man letar efter en ZR-1?** Jo, naturligtvis i stort sett samma saker, som med de vanliga basmodellerna. Här kan det också vara många subjektiva värderingar som kommer fram om man ska råda i ett ZR-1 köp.

Personligen minns jag så väl i början av 90-talet vad Lasse Tidblom sa, när jag frågade honom om vad det är att tänka på om man ska köpa en ZR-1. Lasse som då köpt en ny röd (svensksåld) 1990 ZR-1 sa att man skulle vara försiktig med långmilare och kolla upp dem extra noga. "Vad är en långmilare", frågade jag då Lasse, och fick till svar "ZR-1 är en långmilare om den har gått mer än 2500 mil". Ord och inga visor, fast det uttalandet tror jag inte att han får medhåll av Janne Eriksson i Syd, en av de få ägare i Sverige som tills för ett tag sen rattat en ZR-1.

**Oliver Gallas, som ägt sin ZR-1 länge** litar på författaren Richard Newton som skrivit boken "101 Projects for you Corvette 1984-1996". Denne ger råden att elsystemet är ett av de viktigaste sakerna att kolla, vilket vi också nämnt i reportage nummer 2. Om man ser att någon pillat med elsystemet ska man vara mycket försiktig. Richard skriver t o m att man bör dra av minst \$500 från köpesumman för varje icke-GM-kontakt man hittar i bilen. (Biltemas flatstiftskontakter hade väl orsakat en smärre hjärtattack, red anm.) Han rekommenderar vidare, att om man har köpt en begagnad C4, ska man i första hand kontrollera att alla originalsystem fungerar innan man ens börjar fundera på att köpa till någon extrautrustning. Helst bör man även köra bilen i originalutförande minst ett år innan man börjar modifiera saker. Oftast fungerar ju bilen allra bäst, precis som den var konstruerad och om det passar ens körstil och känsla, varför krångla till det. Han tillägger dock senare lite skämtsamt att han själv inte alltid lever som han lär.

Intressanta synpunkter eller inget nytt under solen skulle man kunna tillägga, ty även i våra köpråd till både C5 och C6 har det väl alltid varnats för de bilar, där det klipps vilt bland originalkablarna vid anpassning av elsystemet inför regbesiktning.

**Vi hoppas nu** att vi genom de här tre C4 reportagen har lyft fram C4 modellen som en härlig Corvette att äga och köra samt också som ett "vetigt" och attraktivt prestandalternativ för inträde i Corvettelobbyn.



Med den här nyckeln (se ovan) kunde man reducera motoreffekten till 250 hk (som en "vanlig" Corvette) kunde man kanske - utan ångestkänslor - låta någon annan än en själv få tillåtelse att köra bilen. Det här var säkert ingen uppskattad lösning för "valet parkingens" personal eller servicekillarna på verkstaden. Fast nu kunde man ju låna ut ZR-1:an till svärmor när hon skulle åka till söndagens högmässa utan att riskera att hon skulle testa vid rödljusen.

1990	ZR-1 specifikation
Tillverkat 3049 st	Motor: LT 5 375 hk, manuell 6 vxlåda. Modellen hade följande som skiljde från basmodellen: Dörrar, bakdel och bakskärm, som skulle ge plats för 315 däck på 11 tum breda 17 tumsfälgar..
1991	Ny front
Tillverkat 2044 st	Motor: LT 5 375 hk, manuell 6 vxlåda. Modellen i stort sett lika som 1990 förutom ny front och face lift på sidorna( på alla Corvetter detta år).
1992	Nya emblem
Tillverkat 502 st	Motor: LT 5 375 hk, manuell 6 vxlåda. Modellen lika som 1991 förutom nya ZR-1 emblem på främre sidoskärmarna samt rektangulära avgasutsläpp (det senare på alla Corvetter detta år).
1993	405 hk motor
Tillverkat 448 st varav 245 40th Anv.	Motor: LT 5 405 hk, manuell 6 vxlåda. Modellen lika som 1992. Jubileumsmodell 40th Anniversary Package (Z25) Ökad motoreffekt till 405 hk genom modifierade toppar och ventilsystem, fyrbultat block mm.
1994	Nya fälgar
Tillverkat 448 st	Motor: LT 5 405 hk, manuell 6 vxlåda. Modellen lika som 1993. Den enda nyheten detta år var nya fälgar exklusivt till ZR-1 modellen..
1995	Sista året
Tillverkat 448 st	Motor: LT 5 405 hk, manuell 6 vxlåda. Modellen lika som 1994. Sista året för ZR-1 modellen.Total produktion 1990 - 1995 6939 st.

När någon frågade GM's chief engineer Dave McLellan: "Vad är ZR-1?" Då svarade han helt enkelt: "ZR-1 is Corvette - only more so".



## OLIVER GALLAS (#790) - 1990 ZR-1

**Mitt Corvetteliv började** när jag fick chansen att arbeta tre år i USA i mitten av 90-talet. Intresset väcktes redan tidigare i tonåren då jag tyckte att Corvetterna alltid var lite snyggare och lite bättre än alla andra bilmärken. Jag minns särskilt den första C4:an jag såg på 80-talet med sin häftiga instrumentbräda, men framför allt brändes alla artiklar om premiärvisningen av den helt fantastiska ZR-1:an i Genève 1989, in i minnet.

**När jag gjort** mig hemmastadd i Seattle, Washington, och till att börja med inköpt en Swanssonbil (eller vad det nu heter på amerikanska) så började jakten på en Corvette. Massor av bildtidningar och tjocka månadsmagasin med bara Corvetteannonser plöjdes igenom med siktet inställt på en C4, som ju var det senaste då. Några år gammal och med några mil på mätaren så låg det inom mitt möjliga prisintervall. Ganska snart såg man att det även fanns en liten chans att kunna nå målet och hitta en ZR-1 till rätt pris. Till slut hittade jag ett objekt hos en bilhandlare i närheten av Atlanta, Georgia. En gul 90:a, precis som den på Genève-salongen.

Jag insåg snart att Seattle och Atlanta inte ligger direkt nästgårds, så det var inte att tänka på att "svänga förbi" och titta på objektet. Jag hade hört att det var ganska vanligt att handlare skickade bilder till potentiella kunder, så efter en vecka kom det ett kuvert med några polaroidbilder i brevlådan. Jag ville så gärna ha, men pengarna räckte inte hur jag än räknade. Vet inte hur det gick till men samma vecka ringde min far och meddelade att min gamla stående lottorad (som jag helt hade glömt bort) hade gett utdelning. Inte mycket, men det var det som ändå fick mig att bestämma mig för att köra på. Jag ringde bilhandlaren men fick beskedet att "min" Corvette redan var såld.

**Efter några veckors** förbannelser för att jag inte varit snabb nog och att chansen aldrig kommer igen, ringde handlaren plötsligt och meddelade att den andre köparens finansiering hade fallerat och köpet gått tillbaka. Då satte jag mig på första planet och åkte diagonalt över hela USA ner till Atlanta. En sån stor summa hade jag aldrig skrivit på en simpel check och det var lätt pirrigt att åka därifrån med bara ett papper i handen. Desto bättre när någon ringde en månad senare och sa att han var i krokarna och hade en bil på trailern som han ville lämna till mig. Äntligen! Han sa att det varit ett fasligt tutande och "tummen upp"-hejande längs hela vägen och lät nästan lite besvärad.

**Nu började Corvettelivet** på allvar. Jag blev medlem i det som nu heter ZR-1 Net Registry ([www.zr1netregistry.com](http://www.zr1netregistry.com)). Med medlemskapet blev det



även en hel del träffar runt om i USA, allt från lokala småklubbars träffar till större träffar i San Diego, Carlisle och Bowling Green, som man ju gärna återvänder till.

Tre år gick fort när man har roligt och snart var det dags att flytta hem igen. Återigen blev det en pirrig stund när jag lämnade Corvetten med nycklarna i på transportfirmans gård och åkte därifrån. Fem veckor senare blev jag kallad till frihamnen i Stockholm för att skriva på tullpapper och få tillfälliga nummerskyltar. Skönt att äntligen få ratta Corvetten här hemma i Sverige.

## JANNE ERIKSSON (#289) - 1991 ZR-1

**Min ZR-1 från 1991** har endast haft 3 ägare före mig. Den har sedan den var ny och fram till 2006 rullat ca 9000 mil i Texas. Thomas Beskstein, från Lindenberg vid Bodensjön i södra Tyskland, köpte den då, när han var där och jobbade. Thomas är en stor Corvetteentusiast och har flera Corvetter i sin samling, bl.a. en 1963 med Fuel injection och en 1969 Big-Block med six pack och sidepipes. ZR-1:an använde han främst till helgutflykter när han var ledig. När ett år hade gått i Texas för honom blev det dags att flytta hem igen, och "i bagaget" hade han med sig ZR-1:an samt en Corvette 1958. Eftersom det var flera personer som bestämde i familjen och de inte hade obegränsat med plats för entusiastbilar, så fick det bli så att en skulle säljas, varvid valet föll på ZR-1:an som annonserades ut på [www.mobile.de](http://www.mobile.de), där jag hittade den. Jag pratade med Thomas i telefon, han sa att allt, med betoning på allt, fungerade på bilen samt att den var väldokumenterad, oskruvad och väldigt gott originalskick.

Det blev affär och det blev att koppla släpet efter skåpbilen för avfärd till Lindenberg. Vi blev väl mottagna när vi anlände. Vi tittade på bilen, och blev inte besvikna. Thomas hissade t o m upp bilen på en lift för att vi skulle kunna inspektera underredet och den var om möjligt bättre än han hade beskrivit den. Sedan på kvällen bjöds det på restaurang och pub, och det blev sent.

Dagen efter blev det business, då vi gjorde upp affären. Corvetten lastades på släpet och originalfälgarna fick åka med i skåpbilen. Vi tittade också på Thomas andra bilar, vilket var en mycket trevlig upplevelse. Som slutkläm blev vi även bjudna på middag innan hemfärd.

**Det var verkligen kul** att kunna köpa bil på det här sättet då Thomas inte förskönade något. Det var ju trots allt en mycket lång stäcka att åka, och att vända hem igen med oförrättat ärende är ju inte speciellt kul.

När vi sedan kom hem gick det fort att få ZR-1:an registreringsbesiktigad och vi var verkligen nöjda med vårt köp. Jädrans, (men Janne då, usch då, red anm) vilken sång det är i motorn när man drar den upp till 7000 varv, för att inte tala om den silkesmjuka gången, helt utan vibrationer på tomgång. Det gamla tricket att ställa en krona (du menar väl en Euro, red anm) på högkant ovanpå motorn utan att den trillar omkull fungerar faktiskt.

Vi använder vår ZR-1 Corvette mycket. Vi har bl.a varit med den på Le Mans 2 gånger och tittat på 24 timmars. Den har fungerat klanderfritt och har i dagsläget rullat ca 11500 mil.

Många är rädda för att det inte finns reservdelar att få tag i till en ZR-1. Det går dock att ordna då det finns flera företag i USA, som har LT5 motorn som sin specialitet. Det är främst motorn som



skiljer ZR-1 från Corvetter i basutförande förutom att den också är bredare. Förhoppningsvis ska det inte vara mycket som slits. Det är verkligen synd att inte GM fortsatte att utveckla LT5 motorn, då den har en stor potential.

ZR-1 är fortfarande - efter 20 år - en mycket snabb bil och i början av 1990-talet var det inte så vanligt med toppfarter runt 300 km/h.

**ZR-1 kostade ungefär dubbelt så mycket** som en ny bascorvette och det var mer än vad en ny Grand Sport kostar idag. Tyvärr så var det nog prisslappen som bidrog till att den lades ned efter sex års produktion.

Alla options som gick att beställa till en standard Corvette, var standard på ZR-1, Det enda man kunde lägga till, om man nu hade kvar något i plånboken, var ett extra tak i glas.

Det finns massor av fakta om ZR-1 och delar att beställa på, bl a hemsidan [www.zr1netregistry.com](http://www.zr1netregistry.com). Här kan du även bli medlem, vilket jag naturligtvis är.

En medlem från USA har kört nästan 1 000 000 miles (ca 16 000 mil) med sin ZR-1 utan problem, och använder den fortfarande dagligen.

